Höllenmaschine im U-Boot

VON KAPITÄN HERBERT SAUER

Kapitän Herbert Sauer

Die Höllenmaschine im U-Boot





Kapitän Herbert Sauer
Kaiserl. Leutnant zur See d. R. a. D.

Die Höllenmaschine im U-Boot

von

Kapitän Herbert Sauer



Mit 29 Abbildungen
auf Tafeln

August Scherl G. m. b. H. / Berlin SW

Druck von August Scherl G. m. b. H., Berlin

Inhalt

Theoretisches und Erlebtes

Untergang und Gefangennahme

Vorwort

Was mich in dem jahrelangen Kampf, der deutsche Männer zu Brüdern werden ließ in der Not ihres geliebten Vaterlandes, besonders angenehm berührte, war die Selbstverständlichkeit, mit der unsere Offiziere aus der Handelsmarine ihre Pflicht auffaßten und darin in keiner Beziehung hinter den aktiven Offizieren zurückstanden. Die deutsche Ehre lag bei ihnen — wie ihr Verhalten bewiesen hat — in ebenso treuen Händen.

Mit wirklich lebhaftem Interesse habe ich das mir vorgelegte Manuskript gelesen und mich gefreut an dieser so frisch und spannend geschriebenen Schilderung. Hier hatte jemand zu mir gesprochen, der zu erzählen wußte von der Drangsal harter Kriegerarbeit, von reichem Erleben und freudiger Pflichterfüllung und von eiserner Disziplin und frohem Draufgängertum. Und weil das Gelesene auf mich — sonderlich auch durch die Ursprünglichkeit der Wiedergabe — sehr gut gewirkt hat, glaube ich, daß es auch auf andere seinen Eindruck nicht verfehlen wird.

Trotzdem es ja schon mehrere sehr interessante U-Boots- und Gefangenen-Bücher gibt, wünschte ich wohl, daß diese Arbeit weiteste Verbreitung fände, den Alten zur Erinnerung und der Jugend zum Ansporn.

Scheer, Admiral

Einführung

Das Erleben und Geschehen, daß ich nachfolgend in größerer Ausführlichkeit behandle, darf auch jetzt, nach Jahren stiller Resignation, nicht aufgehört haben, das ungeteilte Interesse, auch der großen Masse, zu fesseln.

Vorweg betonen möchte ich, daß ich nicht die Absicht habe, meinen Ausführungen irgendein politisches Moment zugrunde zu legen. Auch nicht das, wofür wir einst gekämpft, will ich in schmerzvolle Erinnerung bringen. Aber wie wir gekämpft haben und womit wir gekämpft haben, das möchte ich etwas dem Vergessen entreißen.

Leider ist die Zahl derjenigen Mitkämpfer, die den Unterseeboots-Krieg überlebten, nur gering. Doppelte Pflicht des einzelnen ist es daher, dafür einzustehen, daß das Erinnern an die Waffe wenigstens wach bleibt, die bis zum letzten mit wehendem Tuch, auch noch über den unglückseligen 9. November hinaus, vor dem Feinde ausgehalten hat.

Und besonders möchte ich mich an die Jugend wenden, an die kommende Generation. Wir konnten ihr nicht mehr hinterlassen als den Ruhm der Tradition, wir, die wir mit geballten Fäusten in der Tasche dem Wirrsal politischen Geschehens zusehen mußten. Knechte der eigenen Ohnmacht.

Nicht Haß will ich säen, aber beitragen möchte ich dazu, daß wir Deutsche es lernen, und vor allem auch erkennen: Niemand steht dort jenseits der Grenzen, der uns helfen würde, der irgendein Interesse an unserem Wohlergehen hätte, es sei denn zu seinem eigensten Vorteile. Auch wir mit unseren Unterseebooten standen allein dort draußen auf sturmgepeitschtem Meer, abgeschnitten von aller Welt, nur auf uns selbst gestellt, und Feinde ringsum. — Da halfen wir uns selbst! Und ich glaube, wenn diese Erkenntnis erst einmal Gemeingut aller geworden ist, wenn der einzelne erst einmal versteht, daß unsere Gesundung nur von innen heraus einsetzen kann, dann werden wir auch wieder frei und offen in die Welt blicken können, der Vergangenheit und Zukunft zur Ehre und der Gegenwart zum Trotz.

Geschichtliches

Wilhelm Bauer

Wirkliche Unterseeboote im heutigen Sinne tauchen zu Anfang des 19. Jahrhunderts auf, und zwar waren es Engländer, Bushnell und Fulton, die die ersten Modelle zu Wasser ließen.

Wohl am eifrigsten mit dem Unterseebootsbau beschäftigte sich ein Deutscher, Wilhelm Bauer. Dieser, ein geborener Bayer, diente erst in der Bayerischen Armee als Kavallerist, wurde dann aber wegen außerordentlicher technischer Fähigkeiten zur Artillerie versetzt.

Als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die dänische Flotte imstande war, eine absolute Blockade über die deutschen Küsten zu verhängen, wurde das Bauersche Angebot zum Bau eines von ihm entworfenen Unterseebootes mit Enthusiasmus aufgenommen. Durch eine Subskription von 12 000,— Mark war Bauer imstande, ein Boot auf der Werft Schwiffel & Howaldt in Kiel auf Stapel zu legen und Ende des Jahres 1850 den Bau zu vollenden. Schon das Gerücht von dieser furchtbaren Kriegsmaschine, über deren Fähigkeiten sagenhafte Unmöglichkeiten in Umlauf gesetzt wurden, hatte zur Folge, daß die Dänen sofort die engen Grenzen ihrer Blockade aufhoben und sich mit ihrer Flotte außer Sichtweite der deutschen Küsten zurückzogen.

Es ist Bauer nicht vergönnt gewesen, die Brauchbarkeit seines Modells je in beweiskräftiger Form durchzukonstruieren. Die Mittel, mit denen er arbeiten mußte, waren zu primitiv, Hemmungen, die ihm entgegenstanden, zu groß, die Technik vor allem damals absolut noch nicht in einem Stadium, daß sie ihm die Mittel in die Hand geben konnte, die die Grundbedingung für die Ausführung seines Gedankens waren. Nach zwei vergeblichen Versuchen, mit seinem Boot im Kieler Hafen längere Unterwasserfahrten zu machen, und

nach dem Untergang seines Bootes bei der letzten Versuchsfahrt, die ihm und seinen couragierten Leuten um ein Haar das Leben gekostet hätte, versuchte Bauer, sowohl in Österreich, wie auch in England, vor allem aber in Rußland, Anhänger für seinen Gedanken zu finden, doch gelang es ihm nicht, ein brauchbares Modell zustandezubringen.

Lauboeuf

Fremdländischen Marinen ist es dann vorbehalten geblieben, den Gedanken der Unterwasserfahrt weiter auszubauen, allerdings erst, nachdem die Technik weitere Hilfsmittel an neuen Erfindungen zur Verfügung stellen konnte. Vom Jahre 1886 ab stellte die französische Marine systematische Versuche mit Modellen an, um Grundprinzipien für die Unterwasserfahrt als solche, dann aber auch für den maschinellen Antrieb im besonderen festzulegen.

Das vorerwähnte Bauersche Boot war durch eine Schraube fortbewegt worden, die lediglich durch Menschenkraft in Umdrehungen versetzt wurde. Die Erfindung des Explosionsmotors gab ein neues Fortbewegungsmittel mit maschinellem Antrieb an Hand. Infolge seiner offenen Feuerung, der Rauch- und Dampfentwicklung war der Dampfmaschinenantrieb nur wenig in Betracht gezogen und fast von vornherein für den Zweck als unbrauchbar verworfen.

Die Ergebnisse der Versuche, die die französische Marineleitung für die Unterwasserfahrt von ihren Modellen angestellt hatte, zeitigten, wenn auch nicht gerade sehr ermutigende Ergebnisse, so doch immerhin das Resultat, daß sich die französische Regierung entschloß, neben den Kriegswerften auch Privatgesellschaften mit dem weiteren Entwurf und Bau von U-Booten zu beauftragen.

Die Werft Schneider & Co. in Creusot gewann für den ihr übertragenen Unterseebootbau einen französischen Schiffbau-Ingenieur namens Lauboeuf, dessen Pläne bei einem ausgeschriebenen Wettbewerb unter 29 Bewerbern preisgekrönt wurden. Und diese Lauboeufsche Konstruktion sollte bahnbrechend werden, und sein Boot „Narval", das

34,5 Meter lang war und 160 Tonnen Wasser verdrängte, stellte einen so epochemachenden Erfolg dar, daß man bald daran ging, eine ganze Serie dieses Bootstypes herzustellen.

Die ersten französischen Bootsbauten waren darauf zugeschnitten, lediglich in untergetauchtem Zustande zu fahren. Aber bereits 1896 erkannte Lauboeuf, daß das Untertauchen nur als letztes Mittel zu betrachten sei und lediglich im Angriff zur Anwendung kommen dürfe, da die Unterwasserfahrt einen Verbrauchskoeffizienten an Triebkraft und Personal darstellte, der sowohl im Aktionsradius, wie auch in der Schnelligkeit des Bootes außerordentlich hemmend wirken mußte.

Parallellaufend mit den Errungenschaften der Industrie verbesserten sich jetzt rasch die Konstruktionen der Unterseeboote, die nach und nach von allen Mächten, die Seemachtstellung für sich in Anspruch nahmen, aufgenommen wurden.

Wohl als letzte dieser Mächte ist Deutschland in den Wettbewerb für Schaffung eines brauchbaren Unterseeboot-Types eingetreten.

Zahlenangaben

Über drei Versuchsmodelle war die deutsche Marineleitung im Jahre 1907 nicht hinausgekommen. Erst um das Jahr 1910, nachdem die Ausbildung des Dieselmotors zum leichten Schnelläufer erreicht war, nahm das Interesse, das man dem Unterseebootsbau zuwandte, um ein bedeutendes zu. Aber das Ausland war uns durch die inzwischen gemachten praktischen Erfahrungen weit voraus.

Um einen kurzen Überblick über das Kräfteverhältnis der Unterseeboote bei Beginn des Krieges zu geben, sei erwähnt, daß im Jahre 1914 Großbritannien über 94 Unterseeboote verfügte, Frankreich und die Vereinigten Staaten über je 72, Rußland über zirka 40 und Italien über 21 Boote. Die deutsche Marine hatte den effektiven Bestand von 28 Booten, von denen aber vier allein reine Versuchsboote und somit gar nicht frontverwendungsfähig waren. Sie wurden während des Krieges als Schulschiffe zur Ausbildung von Unterseebootsmannschaften in der Kieler Förde und Eckernförder Bucht benutzt.

Auch unser österreichischer Bundesgenosse sollte über acht Boote verfügen. Es stellte sich aber leider heraus, daß bei Kriegsbeginn nur eines dieser Boote frontbereit und damit verwendbar war.

* * *

Die große Öffentlichkeit kannte 1914 wenig von der Unterseebootswaffe, erwartete von ihr entweder gar nichts oder stellte ihr Aufgaben, denen die Waffe niemals gewachsen sein konnte. Auch in Fachkreisen waren die Meinungen über die Verwendungsmöglichkeit sehr geteilt, da jede praktische Erfahrung in der Handhabung dieser Spezialwaffe absolut fehlte. Selbst noch in den ersten Kriegstagen hat man es nicht für möglich gehalten, daß es ein Unterseeboot wagen könnte, die weite Fahrt bis zur englischen Küste unbeschadet zurückzulegen, geschweige denn, daß jemals der Fall eintreten könnte, daß deutsche Unterseeboote, sei es auch nur in den kanarischen Inseln vor Funchal oder gar vor der amerikanischen Küste und den dortigen Küsten-Großhandelsplätzen, die Bedeutung der deutschen Kriegsflagge nachdrücklich zur Geltung bringen würden. Man hielt es für ganz unmöglich, daß ein Unterseeboot jeweils auch nur eine Stunde auf dem Meeresgrunde in Ruhe liegen dürfte, ohne nicht sofortiger Versandung ausgesetzt zu sein.

Die praktische Erfahrung der ersten Kriegsmonate bereits ergab, daß ein U-Boot stunden-, ja tagelang fest auf dem Meeresboden zu liegen vermag, ohne im geringsten in die Gefahr einer Versandung zu kommen.

Wenn uns die Hölle oben zu heiß wurde und der Gegner uns zu hart bedrängte und uns mit Schleppnetzen, geschleppten Torpedos und diversen anderen Lieblichkeiten aufwartete, um unserer habhaft zu werden, haben wir uns so manchesmal auf den Meeresgrund gelegt und dort abgewartet, bis der Verfolger oben die Nutzlosigkeit seines Beginnens eingesehen hatte, die Jagd aufgab und wieder abdampfte. Wir haben nie die geringste Mühe gehabt, das Boot, mitunter nach 12 und 14 Stunden und bei reinem Triebsandboden, ohne Beschwerde vom Grunde zu lösen und wieder an die Oberfläche zu bekommen.

Insonderheit schwebt mir hier ein Fall vor, in welchem uns der Feind 28 Stunden unter Wasser drückte und auf den ich späterhin bei meinen Ausführungen über die Luftverhältnisse im Innern des Bootes im getauchten Zustande noch näher zurückkommen werde.

Konstruktives

Schnelltauchen

Bei einem Schnelltauchen vor plötzlich angreifenden englischen Zerstörern hatte eines unserer Boote in der irischen See Havarie durch Festsetzen eines Ventilhebels, so daß der leitende Ingenieur das Boot im Tauchen nicht rasch genug abfangen und auf der beabsichtigten Tiefe von 40 Meter zur Balance bringen konnte. Weiter und weiter rückt der Zeiger des Manometers vor. 50 — 60 — 70 — 80, ja 90 Meter — und immer noch nicht war es gelungen, den Hebel herumzureißen. Nur ein Verzweiflungsakt konnte noch helfen. Ein Hammerschlag sauste auf das Ventil, der ebensogut das Zuleiterohr der Preßluftleitung hätte sprengen können und damit den Druck der Preßluftflaschen von 164 Atmosphären in das Innere des Bootes zum Ausströmen gebracht hätte.

Schreckensbleich standen die Leute und starrten auf das Manometer, dessen Zeiger bereits an dem Begrenzungspunkt des Tiefenanzeigers mit 100 Meter angestoßen hatte. Größere Tiefen konnten nicht abgelesen werden.

Auf welcher Tiefe befand man sich? Nachträgliche Schätzung vermutete ein weiteres Wegfallen auf ungefähr 130 Meter.

Aber das Ventil hatte dem Schlage glücklicherweise nachgegeben und ließ sich jetzt umsteuern. Bange Sekunden verstrichen, die sich zu Ewigkeiten zu dehnen schienen. Dann ging ein leichtes Vibrieren über den Zeiger, noch eine Vibration, und ganz langsam schob sich der Manometeranzeiger auf 99 — 98 —. Ein hörbares Aufatmen ging durch das Boot. Die Gefahr war überstanden und die deutsche Marine und vor allem der Schiffbau um eine wichtige Erfahrung reicher über den Widerstands-Koeffizienten, der unsere Boote auch

Tiefen aushalten ließ, die weit über dem geprüften Höchstdruck der Konstruktion lagen.

Beim Untergang von S. M. UC. 55 wurde ich selber zweimal auf 95 Meter Wassertiefe heruntergerissen, ohne daß das bereits schwer havarierte Boot im geringsten hierdurch angegriffen worden wäre.

Wenn es einmal hieß, vor einem plötzlich auftauchenden Feind schnell unter Wasser zu gehen, dann mußte es mit einer Geschwindigkeit gehen, die nur durch strengstes Exerzieren zu erreichen war.

Ich will hier mal eine Durchschnittsleistung herausgreifen. Das Boot befindet sich in einem Angriff auf einen herankommenden Frachtdampfer. Das Geschütz ist mit zwei Mann besetzt. An Deck ein Munitionsmanner. Auf dem Turm Kommandant und Wachoffizier. Aufdampfende feindliche Zerstörer, die plötzlich in Sicht kommen, zwingen zu sofortigem Wegtauchen.

Ein Druck auf den Klingelknopf im Turmluk läßt den schrillen Ruf der Alarmglocken zu schärfster Alarmbereitschaft durch das ganze Boot gellen. Als erster springt der Munitionsmanner in das Luk, ihm nach der Kommandant, und wenn nach dem ersten auch der zweite Mann der Geschützbedienung die Beine ins Luk steckt, ist dem Kommando des Kommandanten „Fluten“ bereits die Gegenmeldung des Ingenieurs gefolgt: „Boot sinkt“.

Brausend schließen sich bereits die Wellen über dem Bootskörper und lecken schon in halber Höhe des Turmes empor, wenn der Wachoffizier als letzter hineinspringt und den Lukendeckel über sich zureißt. Rapide fällt der Zeiger des Manometers, und in 46 Sekunden, vom ersten Alarmzeichen ab gerechnet, befindet sich das Boot bereits auf 20 Meter Wassertiefe und damit außer Bereich eines etwa beabsichtigten feindlichen Rammstoßes.

Tauchmoment

Praktische Erfahrung und Erfordernisse der Betriebssicherheit während der Fahrten gaben es der Technik an die Hand, den eigentlichen Körper des Bootes aus zwei Hüllen zu fer-

tigen. Als eigentliche Druckhülle ist hierbei der innere Schiffskörper zu betrachten, der Kern, der aus 14 Millimeter starkem Nickelstahl hergestellt ist.

Die äußere Hülle bildet zu diesem inneren Druckkörper lediglich einen Schutzmantel und dient neben der Aufnahme der Tauchtanks, die zwischen beiden Hüllen angeordnet sind, in der Hauptsache zur Unterbringung des leicht entzündbaren Betriebsstoffes für die Dieselmotoren, sodann auch zur Unterbringung von zehn Preßluftflaschen, die auf diese Weise bei einem eventuellen Platzen kein direktes Gefahrmoment für die in der inneren Hülle arbeitende und lebende Besatzung darstellen können.

In diesen zehn Preßluftflaschen sind unter einer Kompression von 164 Atmosphären die Luftmengen aufgespeichert, die für das Heben des Bootes aus dem getauchten Zustande an die Wasseroberfläche, teilweise aber auch zum Ausbalancieren unter Wasser gebraucht werden.

Bei der Fahrt über Wasser sind die symmetrisch zwischen den Hüllen angeordneten Tauchtanks luftgefüllt und geben infolge ihres Auftriebes so dem Boote die Schwimmfähigkeit an der Oberfläche. Soll das Boot unter Wasser gehen, so werden die oben an diesen Tanks befindlichen Ventile geöffnet, und die Luft strömt hinaus. Die Tanks füllen sich mit Wasser, der Schwimmkoeffizient wird dadurch verringert, und das Boot sinkt dann infolge seiner verringerten Schwimmfähigkeit unter die Wasseroberfläche.

Soll das Boot nun wieder über Wasser gehen, so werden die Luftauslaßventile geschlossen und durch Einführen der Preßluft das in den Tanks befindliche Wasser hinausgepreßt. Ohne jede Ruder- oder Maschinentätigkeit kann das getauchte Boot auf diese Weise an die Wasseroberfläche gehoben werden. Der Schwimmkoeffizient wird durch die ausgeblasenen, nunmehr wieder luftgefüllten Tanks derartig vermehrt, daß das Eigengewicht des Bootes unter dem Gewichte der verdrängten Wassermenge liegt und das Unterseeboot damit, wie jedes andere Schiff, auf der Wasseroberfläche schwimmt.

Maschine

Von den vielen Maschinen, die für den sicheren Betrieb eines solchen Bootes Gewähr leisten, die herauszustellen, die wichtig und die weniger wichtig sind, ist natürlich außerordentlich schwer, da jede einzelne Anlage selbstverständlich in ihrer Bestimmung unerläßlich und somit als betriebswichtig zu bezeichnen ist.

Heute kommen für Unterseeboote in der Hauptsache wohl nur Dieselmotoren als Triebmaschine in Betracht. Aus kleinen Anfängen haben sich Modelle entwickelt, die bei kleinster Raumbeanspruchung und geringstem Triebölverbrauch höchste Kraftleistung und Ausnutzung ermöglichen. Im Durchschnitt sind beim Unterseebootbau 600pferdige 6=Zylinder=Zweitakt=Motoren zur Anwendung gekommen, die bei einem mittleren Boot eine Überwassergeschwindigkeit bis zu 12 Seemeilen, das heißt rund 22 Kilometer, ermöglichen. In jedem Unterseeboot wurden zwei Motoren eingebaut, die auf zwei gesonderten Wellen zu jeder Seite des Schiffes arbeiten.

Motorenpanne

Wie wichtig die Betriebssicherheit dieser Motoren ist, habe ich einmal am eigenen Leibe bitter spüren müssen.

Im August 1917 war S. M. UC. 55 die Südküste bis zur Südwestspitze von Irland — von Kinsale bis Fastnet Rock — als Operationsgebiet zugewiesen. Wir hatten bereits zwei Tage mit gutem Erfolge dort unten gearbeitet, als uns von dem backbordschen, d. h. linken Motor die Kurbelwelle brach, und zwar so — wie sich in der Folge herausstellte —, daß an ein Reparieren während der Fahrt überhaupt nicht zu denken war. Wir hatten zur weiteren Fortbewegung also nur noch den steuerbordschen — rechten — Motor, von dem wir aber auch zwei Zylinder bereits ausgehängt hatten, da die Wandungen zwischen Zylinderkolben und Kühlwasserraum durchgerostet waren. Eine nicht gerade seltene Erscheinung in jenen Zeiten bei dem schlechten Material, das bei dem allgemeinen Rohstoffmangel zum Bau zur Verfügung stand.

Unsere Lage war, auch bei objektiver Beobachtung, recht verzweifelt. Mit unseren stark havarierten Maschinen durch die engen Bewachungslinien des englischen Kanals mit all seinen sonstigen Fährnissen hindurchzugehen, wäre Wahnsinn gewesen. Als einziger Ausweg blieb uns nur, den unendlich langen und bei dem herrschenden starken westlichen Sturm für ein manövrierbehindertes Boot mehr als gefahrvollen Rückweg um Irland, Schottland und die hoch im Norden gelegenen Shetland-Islands zu versuchen, um dann — an der norwegischen und dänischen Küste entlang —, den Heimathafen zu erreichen.

Ein Chiffriertelegramm wurde aufgesetzt und mit Funkspruch abgegeben, trotz der sicheren Voraussicht, daß die Reichweite unserer kleinen Bordstation niemals genügen würde, um unsern Notschrei in Brügge oder Borkum, unseren Marine-F.T.-Stationen, zum Abhören zu bringen. Aber der Zufall wollte es, daß einer unserer großen Unterseeboots-kreuzer, der im Golf von Biskaya auf Position war, unsern F.T.-Spruch auffing und mit seiner weitaus größeren Sendestation an die Heimat weitergab.

Zwei Stunden später rissen mächtige Seen, die über uns weggingen, unsere gesamte F.T.-Anlage über Bord, so daß wir in der Folge keine Möglichkeit hatten, auf diesem Wege mit anderen Schiffen in Verbindung zu treten oder die Heimat über unser „Nochvorhandensein“ zu verständigen.

Vergeblich hat dann der Unterseeboots-Kreuzer in der Biskaya zwei Tage lang versucht, mit uns F.T.-Verbindung aufzunehmen, um uns zu Hilfe zu kommen, oder wenigstens die Mannschaft abzubergen. Wir waren verschollen, und die Heimat schloß die Akte UC. 55 mit einem schwarzen Kreuz.

Wohl kannte jeder Mann der Besatzung die verzweifelte Lage, wohl sah jeder einzelne von uns, mit vollem Bewußtsein, das schier Unausführbare unseres Unternehmens, aber nicht einer ist gewesen, der auch nur einen Augenblick gezagt hätte. Frisch und mit ungebrochenem Mute füllte jeder seinen Posten aus. In einem rasenden Sturm, dem damals viele englische Bewachungsfahrzeuge zum Opfer gefallen sind, kämpften wir gegen die wahnsinnige See und die Elemente,

die sich gegen uns verschworen hatten. Langsam ging es — aber sicher gewannen wir den Weg nach Norden hinauf. Unendlich mühsam war die Fahrt, und zu allen Fährnissen wurden uns nach achttägigem Kampfe mit Wind und Wetter die Lebensmittel knapp, und der Frischwasservorrat ging auf die Neige.

Am fünften Tage unserer Fahrt mußten wir von dem einen nur noch brauchbaren Motor infolge Durchrostens der Kühlwandungen auch noch den dritten Zylinder und am elften Tage den vierten Zylinder abhängen, so daß schließlich nur noch zwei Zylinder arbeiteten.

Endlich, am sechzehnten Tage unserer Fahrt, sichteten wir im Morgengrauen des anbrechenden Tages, in dessen Verlauf wir endlich die dänische Küste erreichen sollten, ein auslaufendes Unterseeboot, dem wir mit Flaggenwinkspruch unsere prekäre Lage schildern konnten. Ein Funkspruch dieses Bootes verständigte die Heimat von unserer Lage und erbat die Absendung von Geleitschiffen zu einem bestimmten Treffpunkte an der dänischen Küste, um uns von dort aus ungefährdet durch die Minensperre der inneren Nordsee nach Helgoland zu bringen.

Noch einmal mußten wir im Laufe dieses Tages unter Wasser gehen, um in fünfstündiger Fahrt eine Minensperre zu untertauchen, die der Engländer dicht vor der dänischen Küste gelegt hatte. Und als das Abenddämmern bereits einsetzte, sichteten wir am südöstlichen Horizont einen langgezogenen dunklen Streifen. Land! Dänemark! Wir hatten gewonnen.

Was wir aus unserer armen verkrüppelten Maschine überhaupt nur herausholen konnten, ließen wir jetzt laufen. Hilfe war ja nicht mehr weit, und wenn die alte Drehorgel wirklich in der letzten Kraftanstrengung zusammenbrechen sollte, dann wußten wir, daß Flottillen aus Helgoland auslaufen würden, um uns zu suchen, daß Flieger und Luftschiffe sofort die ganze Strecke abpatrouillieren würden, so daß wenigstens die Besatzung gerettet wurde, wenn es sich dann etwa als unmöglich erweisen sollte, das Boot nach Helgoland einzuschleppen.

Und der Koch bekam Befehl, die letzten fünf Pfund Reis, die wir noch aufgespart hatten, nachdem wir seit drei Tagen fast gar nichts mehr gegessen und auch unser eiserner Proviant vollkommen aufgebraucht war, einzuweichen und für den nächsten Morgen zurechtzumachen.

Viele Treibminen verseuchten den Weg, trotzdem wir uns in kaum einer Meile Abstand von der dänischen Küste hielten. Die starken Stürme der letzten Tage hatten ihre Verankerungen losgerissen, und nun trieben sie hier an der Oberfläche, nur ein weniges ihren schwarzen Kopf aus dem Wasser steckend, und wehe dem Schiff, das den wartenden Tod nicht rechtzeitig im Dunkel der Nacht sah und ihm in großem Bogen auswich. Die leiseste Berührung konnte die Explosion zur Auslösung bringen, und dann wäre alle Mühe dieser sechzehn Tage umsonst gewesen, dann hätte uns keine Hilfe aus der Heimat mehr erreichen können.

Und endlich legte sich das erste fahle Dämmern über den Horizont. Deutlicher standen die Konturen des nahen Landes gegen den östlichen Himmel, und mit einem tiefen Aufatmen wich der Druck und die Spannung der letzten durchwachten Nacht von uns, die wir diesem werdenden Tag zujubelten, als ob uns das Leben neu geschenkt worden wäre.

Da war auch der kleine Kirchturm von Nykjoebing, den wir bereits deutlich erkennen konnten. Auf den Dünen kamen eilig ein paar Menschlein angelaufen, nicht größer wie Stecknadelköpfe schienen sie uns, um dem deutschen Unterseeboote zuzuwinken. Dann kamen Masten vor uns in Sicht, und breit und schwer schoben sich vier große Fischdampfer durch das Wasser und strebten auf uns zu.

Heimat! Dein erstes Lebenszeichen, dein erster Gruß an die schon Verlorengeglaubten. Das gab ein Winken und Grüßen und ein Rufen hin und wieder, das schier kein Ende nehmen wollte.

Neutralitätsbruch

Die Begleiter setzten sich sofort in Formation. Zwei fuhren mit Minenfischgeräten vor uns auf, um den Weg reinzufegen von Minen, die uns unter Wasser etwa hätten gefähr-

lich werden können, die beiden anderen schoren ein, um seitliche Deckung zu übernehmen. Da rollt ferner Donner. Und zwischen uns und den vorderen zwei Dampfern steigen fünf hohe Wassersäulen kerzengerade in die Luft und überschütten uns mit einem feinen Sprühregen von Wasserstaub.

Bruchteile von Sekunden genügten, um uns das ganze Ausmaß der Situation, der wir gegenüberstanden, erkennen zu lassen. Zwei englische Zerstörerflottillen, 24 Boote, dampften mit höchster Fahrt vom Westen heran und überschütteten uns mit einem Hagel von Geschossen. Ununterbrochen flammte drüben das Mündungsfeuer aus 72 Geschützen auf.

„Alarm!“ „Fluten!“

Und im Wegtauchen sah ich noch, wie unsere vier Begleitdampfer abdrehten und mit „äußerster Kraft“ auf die kaum 800 Meter entfernte dänische Küste zustrebten. Dann schlugen die Wasser über uns zusammen.

Gegen Sicht waren wir nun wenigstens gedeckt, denn bei 7 Meter Wassertiefe lagen wir so, daß unser Turm gerade einen halben Meter unter der Wasseroberfläche war. Doch sofort legten wir das Boot auf westlichen Kurs und versuchten, so rasch als möglich unter Wasser nach Westen von Land abzulaufen, um auf etwas tieferes Wasser zu kommen.

Deutlich hörten wir das Schlurren unseres Bootes über den sandigen Boden, und manche Flunder, die sich dort eingegraben hatte, mag sich gewundert haben, warum sie auf einmal breitgedrückt wurde. 12 Meter Wassertiefe hatten wir bereits erreicht, als uns hörbar werdende Schraubengeräusche veranlaßten, schleunigst die eigenen Maschinen abzustellen, um von den jetzt in unmittelbarer Nähe manövrierenden feindlichen Zerstörern nicht durch ihre Unterwasser-Hörapparate aufgestöbert zu werden.

Schon hatten wir gehofft, daß der Engländer nicht so nahe an die Küste herangehen würde, und, wenn er schon Schiffe, die sich auf neutralem Gebiet befanden, in völkerrechtswidriger Weise abschoß, sich doch scheuen würde, mit seinen eigenen Flottillen während einer kriegerischen Unternehmung das Hoheitsgebiet einer neutralen Macht zu befahren.

Aber Gewalt ging hier vor Recht.

Erst ein leises Singen und Zirpen nur, das rasch an Stärke zunahm. Und mit unheimlichem Donnern und Pfeifen ging einer der Zerstörer über unser Vorschiff weg. Noch waren wir von unserem Schrecken nicht zu Atem gekommen, da war auch schon der zweite heran und ging über das Mittelschiff, so daß wir jeden Augenblick dachten, jetzt stößt er an den Turm und reißt uns den Druckkörper auf, und dann hätten wir kein Überlegen zum Sterben mehr nötig gehabt. Da war auch schon ein dritter Zerstörer über uns und passierte genau über unserem Heck. Die dann noch kamen, gingen weiter hinter uns entlang und kamen nicht in eine für uns so gefährliche Nähe.

Wie leicht hätte es geschehen können, daß wir durch die außerordentlich starken Schraubenwirbel dieser Boote vom Grunde, auf den wir uns mit großem Untertrieb gelegt hatten, einfach hochgerissen und an die Wasseroberfläche geschleudert worden wären. Und dann wären wir rettungslos verloren gewesen, wenn uns der Engländer erst mal zu Gesicht bekommen hätte. Dann hätte er uns mit Granaten und Wasserbomben, bei dieser geringen Tiefe, in der wir lagen, so zugesetzt, daß überhaupt keiner mehr von uns lebend aus dem Bootskörper herausgekommen wäre.

Allmählich wurde es ruhig, und die Schraubengeräusche verstummten ganz. Und als wir dann mit dem Sehrohr Ausschau hielten, was denn nun eigentlich loswäre, und wie sich die Sache entwickelt hätte, da war vom Feind weit und breit nichts mehr zu sehen. Rasch tauchten wir auf und fuhren so dicht wie möglich an die auf Strand liegenden, in hellen Flammen stehenden Fischdampfer heran.

Da hatte der Engländer ganze Arbeit getan. Die Schiffe waren in einem Hagel von Granaten, die rund um sie einschlugen, merkwürdigerweise ohne zu treffen, einfach auf Strand gefahren. Die Besatzungen waren dann ins Wasser gesprungen und hatten die kurze Strecke bis zum Lande schwimmend zurückgelegt. Aber auch hier nahm der Engländer sie unter Feuer, trotzdem sie sich auf dänischem Gebiet

befanden. Und erst als sich alle hinter den Dünenbergen verkrochen hatten, stoppte das feindliche Feuer ab.

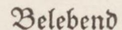
Bei den verlassenen Schiffen mußte der Feind seinen ganzen Heroismus ausgetobt haben. Die sahen aus wie ein recht großlöchriges Küchensieb und brannten nun lichterloh.

In Scharen strömten die Leute hinter den Dünen hervor, als wir uns so weit wie möglich dem Lande genähert hatten, und teilten uns durch Winkersignale mit, daß sie noch im letzten Augenblick, bevor sie ihre Schiffe verlassen hätten, die Marinestation in Helgoland über den erfolgten englischen Angriff und ihre eigene voraussichtliche Zerstörung hätten orientieren können.

Wir konnten also damit rechnen, daß deutsche Zerstörerflottillen bereits unterwegs waren, um uns gegen weitere Angriffe zu schützen und sicher in den Heimathafen zu geleiten. Und keine 10 Minuten waren seit unserem Auftauchen vergangen, da stieß bereits ein deutscher Flieger hinter den Wolken hervor und klärte dann nach Westen zu auf, um uns vor weiteren feindlichen Angriffen rechtzeitig warnen zu können.

Eine sehr üble Folge hatte das überstürzte Wegtauchen aber doch für uns gehabt. Der gerade zum Kochen aufgesetzte Topf mit Reis war, da er nicht mehr mit so heftigen Gefühlsäußerungen, die an ihn herantreten könnten, gerechnet hatte, von der elektrischen Kochplatte heruntergerutscht und hatte seinen Inhalt in die öl- und schmutzstarrenden Bilgen entleert. Und wir als trauernde Hinterbliebene mußten unsern Leibriemen nochmals um ein Loch enger schnallen, bis wir endlich im Heimathafen das Versäumte nachholen konnten.

Der Jubel, mit dem wir empfangen wurden, als wir am nächsten Vormittage in Helgoland einliefen, ließ uns bald die überstandenen Strapazen vergessen. Der einzige Leidtragende bei der ganzen Geschichte war der Adjutant der Flottille, der uns nicht gerade mit Schmeichelnamen belegte. Denn er hatte die Arbeit des Schriftwechsels, um uns wieder aus der Verlustliste, auf die wir bereits gesetzt waren, streichen zu lassen.



Sauerstoff

Belebend

Eine der schwierigsten Fragen, die an den Konstrukteur herantraten, war die Lösung des Problems, im Bootsinnern eine Atmosphäre zu schaffen, die auch für eine großköpfige Besatzung ein längeres Verweilen unter Wasser ermöglichte, ohne die Erstickungsgefahr in allzu greifbare Nähe zu rücken. Wieweit hierfür eine Lösung gefunden wurde, möchte ich an zwei praktischen Beispielen schildern.

Hatten wir mal irgendwo einen fetten Bissen geschnappt und uns dadurch eine nicht unbeträchtliche Meute auf den Hals gehetzt, so war der Gegner in der Regel damit zufrieden, ein bis zwei Stunden über der Stelle, auf der wir verschwunden waren, herumzukreuzen, auch wohl planlos einige Bomben abzuwerfen, um dann das Nutzlose seines Beginnens einzusehen und weiterzudampfen.

Aber einmal müssen wir doch gewaltig in ein Wespennest gegriffen haben. Im englischen Kanal war es, vor der Ansteuerung von Le Havre, als uns morgens um 5 Uhr ein von zwei Zerstörern begleiteter großer Transportdampfer von zirka 18 000 Tonnen mit über 5000 Mann Truppen an Bord in Schußlinie lief.

Wir haben nicht lange überlegt. „1. und 2. Rohr bewässern.“ — „Beide Rohre fertig.“ — „Beide Rohre Achtung“, und dann in kurzer Folge: „1. Torpedo los“ und „2. Torpedo los“. Ein kurzes Rauschen — ein leichtes Schwanken im Boot — und dann eine gespannte Wartezeit.

Jeder Mann der Besatzung wußte, daß wir bei Angriffen in der Dunkelheit immer auf 300 Meter Entfernung schossen. Das ergab bei einer mittleren Torpedolaufgeschwindigkeit von 36 Seemeilen = 65 Kilometer ungefähr 20 Sekunden Dauer für die Laufstrecke vom Boot zum Ziele.

Jeder einzelne Mann an Bord zählte gespannt mit — 15 — 18 — 19 Sekunden —, und dann erfolgte eine Detonation und gleich darauf eine zweite von solcher Heftigkeit, daß auch unser inzwischen getauchtes Boot ins Schwanken

geriet. In rasender Fahrt jagten über uns Zerstörer hinweg und suchten an der Wasseroberfläche nach irgendeiner Ölspur oder einem sonstigen Zeichen, das ihnen einen Anhalt für unsere Position geben könnte. Aber nichts dergleichen war scheinbar zu entdecken.

Unbekümmert um die Schraubengeräusche über uns, die wir bei der kräftigen Resonanz des Bootskörpers deutlich unterscheiden konnten, setzten wir unsere Unterwasserfahrt fort. Nach einer guten halben Stunde zeigte uns ein vorsichtiger Umblick mit dem Sehrohr, daß der Transporter gesunken und die Zerstörer eifrig bemüht waren, die noch im Wasser schwimmenden Überlebenden aufzufischen.

Wir hatten keine Ursache, uns nach getanem Werk so rasch wieder an der Oberfläche zu zeigen, sondern legten uns ruhig bei 30 Meter Wassertiefe auf Grund und machten Frühstück. Als um 7 Uhr morgens die Schraubengeräusche über uns verstummt waren, hielten wir es um halb 8 Uhr an der Zeit, nach neuer Betätigung Umschau zu halten.

Aber nicht lange sollte die Freude der Überwasserfahrt dauern. Dicht vor uns stoßen plötzlich hinter Wolken zwei Flieger hervor, die uns sofort unter Maschinengewehrfeuer nehmen und noch im Schnelltauchen mit zehn Bomben belegen, ohne uns jedoch glücklicherweise zu treffen.

Jetzt hieß es vorsichtig sein, denn wir mußten annehmen, daß die gesamten Flugstaffeln von Cherbourg, Le Havre und Fécamp, wie auch besonders die Luftschiffabteilungen mit ihren Hauptstationen in Aumeville bei Cherbourg und Barfleur bei Le Havre infolge unseres Morgenschusses alarmiert worden waren und alles daran setzen würden, um unsere Spur festzulegen. Das konnte recht ungemütlich werden.

Bald meldete der F.T.-Gast, der die Hörer des Unterwasserschallapparates umgeschnallt hatte, Schraubengeräusche einer Zerstörerflottille, die durch ihren hellen Singeton unverkennbar als solche auszumachen waren. Wir entschlossen uns also, um allen Eventualitäten vorzubeugen — wie wir es in unserem Jargon nannten —, „zu sterben". Wir legten uns mit dem Boot auf Grund, nahmen möglichst viel Wasser-

ballast in unsere Tanks, um einen gehörigen Untertrieb zu haben, und stellten dann sämtliche Kommandoelemente, ihre Umformer, ja sogar den Kreiselmutterkompaß ab, um dem Feinde durch kein Geräusch unseren Liegeplatz, wie überhaupt unsere Anwesenheit zu verraten.

Näher und näher kamen die Schraubengeräusche, die schon gut mit bloßem Ohre zu hören waren, und bald standen die Boote direkt über uns. Da ertönte plötzlich eine starke Detonation, deren Explosionsherd gar nicht zu weit ab von uns liegen konnte. Bald folgten weitere Explosionen in unmittelbarer Nähe, und so bekamen wir bis 11 Uhr vormittags 32 Wasserbomben größten Kalibers um das Boot gelegt, von denen die eine in so erschreckender Nähe eingeschlagen war, daß sämtliche elektrischen Birnen und auch einige Wasserstandsgläser durchschlugen und sofort die Notbeleuchtung eingeschaltet werden mußte.

Was war vorgefallen? Woher hatte der Feind einen Anhalt für unsere Position? Wir standen vor einem Rätsel.

Bange Stunden sind es gewesen, die wir dort unten gelegen haben. Eine harte Probe für unsere doch in mancher Situation gestählten Nerven. Es ist schwer, sich da hineinzudenken, was es heißt, drei Stunden untätig zu sitzen, in vollkommener Abgeschlossenheit und nur immer über sich hinweg die feindlichen Schiffe fahren zu hören und darauf zu warten, wann nun die nächste Bombe fällt und ob sie wohl treffen wird.

Endlich um 11 Uhr war die 32. Bombe gefallen und die Schraubengeräusche, die bis dahin direkt über unseren Köpfen gestanden, hatten sich etwas mehr entfernt. Aber noch durften wir nicht an die Oberfläche. Immer noch war mit der angestrengtesten Aufmerksamkeit des Feindes zu rechnen, und auch die Fliegergefahr war, infolge der Nähe der französischen Küste, außerordentlich groß. Nachdem sich unsere Nerven dann etwas beruhigt hatten, hielten wir es nachmittags um 3 Uhr an der Zeit, mit unserem „Seelenverkäufer" wieder höhere Regionen aufzusuchen.

Weit dehnte sich die Lunge in der lang entbehrten frischen Luft. Weit und breit war kein Fahrzeug und kein Flieger

am Himmelsdom zu sehen. Das Meer lag so ruhig, daß es schier unfaßbar schien, daß der Tod erst wenige Stunden vorher seine Sense hier ein bißchen gewetzt haben sollte.

Und jetzt fanden wir auch die Lösung für die rätselhaften Bomben, mit denen uns unsere liebenswürdigen Gegner am Vormittage bedacht hatten. Der Zufall hatte es gewollt, daß wir am Morgen bei unserem fluchtartigen Wegtauchen vor den plötzlich erscheinenden Fliegern gerade auf der Stelle standen, auf der wir wenige Stunden vorher den Transportdampfer versenkt hatten. Noch jetzt zeichneten riesige Ölflecken, die die Oberfläche deckten, die genaue Position des untergegangenen Schiffes. Wahrscheinlich hatte der Dampfer Ölfeuerung gehabt, und das Bunkeröl wurde jetzt langsam durch das eingeströmte Wasser ausgewaschen und bildete an der Oberfläche eine genaue Positionsmarke.

Der Feind hatte wohl angenommen, daß diese Ölspur von dem Unterseeboot herrührte, dessen Vernichtung er sich zur Aufgabe gemacht hatte, und beinahe hatte er so durch unser unglückseliges Auf-Grund-Gehen in der Nähe des von uns selbst versenkten Dampfers seinen Zweck erreicht.

Aber das Schlimmste stand uns noch bevor. Das war bisher nur der Auftakt gewesen.

Kurz vor 6 Uhr abends sichteten wir zwei amerikanische Unterseeboots-Jäger, die mit äußerster Fahrt, d. h. also mit zirka 98 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde, auf uns zuhielten. Sie waren zeitig genug von uns bemerkt, so daß wir mühelos in die hier bedeutenden Wassertiefen gelangen konnten, ehe ihr Angriff für uns gefährlich wurde. Einige Bomben, die von dem Gegner planlos abgeworfen wurden, machten keinerlei Eindruck auf uns.

Aber neue Schraubengeräusche schienen sich von allen Seiten auf die Stelle, von der wir weggetaucht waren, zu konzentrieren, und bald mußten wir mit Schrecken feststellen, daß Engländer sowohl wie Franzosen alles, was überhaupt an Bewachungs- und Verfolgungsschiffen im englischen Kanal verfügbar war, gegen uns losgelassen hatten.

Heiliger Strohsack! Das konnte eine angenehme Nacht werden!

Zum Glück hatten wir hier 75 Meter Wassertiefe, so daß wir in Ruhe, auf dem Meeresboden liegend, abwarten konnten, was den Herren dort oben zu tun beliebte. Denn bis auf 75 Meter reichten sie mit keinem Netz und mit keiner Bombe. Wir entschlossen uns also, schleunigst erstmal vorsichtshalber wieder „zu sterben".

Über uns war die Hölle losgelassen. Deutlich konnten wir die einzelnen Geräusche voneinander unterscheiden, und aus alter Erfahrung heraus wußten wir genau, was dort oben alles praktiziert wurde. Mit Schwimmdrachen und Schleppnetzen wurde abgesucht, Zerstörer mit versenkten Hörkästen fuhren langsam durch die Gegend, um einen eventuellen Anhalt aus irgend welchen aufgefangenen Geräuschen für unsere Position zu bekommen.

Aber alte Praxis hatte uns vorsichtig gemacht. Soweit die Kommandoelemente und Maschinen für einen eintretenden Fall nicht besetzt sein mußten, lagen die Leute auf ihren Schlafbrettern oder auf dem Fußboden. Selbst die, die auf Station waren, hatten sich dort langgelegt und drehten, in Ermangelung anderer Beschäftigung und weil das immerhin eine geräuschlose Tätigkeit war, mit dem Daumen. An unseren anderen Zeitvertreib, das Grammophon, war unter den obwaltenden Umständen nicht zu denken. Denn bereits zu Friedenszeiten hatte sich der große Humorist Wilhelm Busch zu dem schönen Verslein aufgeschwungen: „Musik wird störend oft empfunden, dieweil sie mit Geräusch verbunden." Und Geräusche durften wir jetzt absolut nicht von uns geben.

Und nun wurde es doch schon Nacht, und die Tätigkeit über uns war immer noch nicht im Abnehmen begriffen! Hatten uns denn die andern die Versenkung vom Morgen so übel genommen? Und das war doch ein so schöner Erfolg gewesen!

Aber nichts änderte sich an der Sachlage über uns. An ein Aufsteigen unter den obwaltenden Umständen war gar nicht zu denken, und ein Abfahren unter Wasser hätte den Verfolgern mit ihren ausgehängten Unterwasserhörkästen unweigerlich unsere Position verraten.

Und jetzt machte sich die Stickluft im Boot bereits fühlbar bemerkbar.

Wenngleich aus den Sauerstoff-Flaschen, die jedes Boot mit sich führt, in regelmäßigen Zwischenräumen zugesetzt wurde, so hatte das doch nicht genügt, um unsern Bedarf zu sättigen, und die ölschwangere Luft drückte bereits beängstigend auf unsere Lungen.

Als gegen 4 Uhr morgens immer noch keine Aussicht war, daß der Feind in seiner Suche nach uns nachlassen würde, machten wir den ersten schwachen Versuch, die Pumpen in Gang zu setzen und die vorhandene Luft durch die Kalipatronen durchzupumpen. Der Versuch glückte. Schliefen sie dort oben bei aller Wachsamkeit? Hatten sie trotz ihrer Horapparate das immerhin prägnante Pumpgeräusch nicht aufgenommen? Es war auf jeden Fall keine Veränderung oder Verschärfung in der Lage über uns bemerkbar geworden. Aber wir hatten unseren Lungen erstmal etwas Erleichterung verschafft.

Wie lange sollte das aber noch dauern? Schon mußte oben das erste Morgengrauen einsetzen, schon war die Nacht mit ihrer schützenden Dunkelheit vorüber, die ein Entkommen aus den Klauen dieser Meute, die auf uns hetzte, hätte ermöglichen können. Und wir lagen hier unten, schon merkbar unter dem Luftmangel leidend und hatten keine Aussicht, daß der Feind in absehbarer Zeit seine Suche nach uns aufgab. Denn der anbrechende Tag mußte die Suchmanöver des Feindes über uns nur wieder neu aufleben lassen. Würde uns dann die kommende Nacht die Möglichkeit zum Entschlüpfen geben? Würden wir überhaupt in unserem kleinen Boot den kommenden Abend und die damit einbrechende Dunkelheit noch erleben, ohne nicht schon vorher, infolge Sauerstoffmangels, erstickt zu sein?

Die Situation wurde mehr als ernst, obgleich es keiner dem andern recht eingestehen wollte. Mit 29 Mann in diesem engen Bootskörper mußte die Luft, die uns zur Verfügung stand — trotz Kalipatronen und Sauerstoffzusatz — bald auf die Neige gehen. Und was dann?

Es hieß jetzt, mit allem aufs äußerste sparen. Keine

Körperbewegung, die nicht unumgänglich notwendig war, um den Verbrauch des Körpers selbst auf ein Minimum zu reduzieren. Denn wenn wir die ölschwangere Luft mit Pumpen oft durch die Kalipatronen jagten, die zur Reinigung und zur Absorbierung der Fremdteile dienten, hätten wir die Reinigungsmassen bald mit Fremdkörpern derart übersättigt, daß sie den Zweck, für den sie arbeiten sollten, nicht mehr erfüllen konnten.

In immer rascherer Folge mußten wir jetzt der vorhandenen Luft Sauerstoff zusetzen und diese mit Zirkulationspumpe durch die Kalipatronen jagen. Wir hatten bald bemerkt, daß die englischen Horchapparate auf diese Pumpgeräusche anscheinend absolut nicht reagierten. Um 1 Uhr mittags haben wir wohl auch nur wenig danach gefragt, ob eine Ungeschicklichkeit von uns die Aufmerksamkeit des Feindes auf sich zog.

In die Gesichter, in die man blickte, hatte der Griffel der Erkenntnis gemeißelt. Keine Verzweiflung — aber doch ein gewisses Nachlassen der Spannkraft; keine Mutlosigkeit — und doch beinahe schon ein Aufgeben unserer Lage. Die ersten Erstickungssymptome traten zutage. Dicken Blutschaum vor dem Munde, hatten bereits zwei der Leute in Besinnungslosigkeit den Kopf hintenüber fallen lassen.

Es war eine schwere Verantwortung des Entschlusses für die Bootsführung. Sollten wir auftauchen, um oben mit tödlicher Sicherheit abgeschossen zu werden, kaum daß wir die Nase aus dem Wasser steckten? Denn anstatt weniger zu werden, hatten sich die Fahrzeuge, die uns den Tod ins Genick setzten wollten, nur noch vermehrt. Während uns der Vorabend wohl gegen 250 Fahrzeuge auf den Pelz jagte, waren heute sicherlich über 300 oben im eifrigsten Manövrieren und Suchen. Und in die Hölle sollten wir freiwillig hinauf? In der sicheren Erkenntnis der sofortigen Vernichtung? Wohl war es mehr als fraglich, ob wir die acht bis neun Stunden bis zum Dunkelwerden noch würden durchhalten können und ob dann überhaupt noch einer von uns fähig war, das Boot an die Oberfläche zu reißen. Jedoch die Möglichkeit bestand. Und mit dem Dunkel der Nacht konnte man es verantworten

und den an Wahnwitz grenzenden Versuch des Durchbruchs durch diese Meute anstellen.

Träge schlichen die Minuten dahin, kaum daß wir uns des Zeitbegriffs noch bewußt waren. Apathisch und doch noch nicht ganz widerstandslos. Mühsam waren wir Offiziere neben die zentralen Kommandoelemente gekrochen und hatten die Handschußwaffen entsichert auf dem Schoß liegen, um dem möglichen Verzweiflungsakt ausbrechenden Wahnsinns bei einem unserer Leute rechtzeitig vorbeugen zu können. Aber musterhaft hatten die sich in die Situation gefunden und in blindem Vertrauen zu ihrem Führer die schwerste Nerven- und Mutprobe auf sich genommen.

Die Uhr wurde acht, und die eigene Denkfähigkeit war schon so weit gelähmt, daß wir nicht mehr zählen konnten, der wievielte bereits in Bewußtlosigkeit seiner weiteren Schicksalsbestimmung entgegenwartete.

Kaum daß es uns selbst zur Erkenntnis kam, wie um 9 Uhr die Schraubengeräusche über uns allmählich schwächer und schwächer wurden. War es Täuschung des eigenen Empfindens, das bereits schlafen zu gehen anfing? Oder glaubte uns der Feind wirklich nicht mehr unter den Lebenden? Äußerste Willensanstrengung gehörte dazu, um die eigenen Nerven nicht versagen zu lassen. Wir durften noch nicht hoch! Noch dämmerte es oben, und unfehlbar wäre die Silhouette des auftauchenden Bootes auf Meilen den immer noch vereinzelt patrouillierenden Feinden sichtbar gewesen.

Endlich um 10 Uhr konnten wir damit rechnen, daß oben schwärzeste Finsternis herrschte. Wie wir damals in dem körperlichen Zustand, in dem wir uns alle befanden, die wir noch bei Besinnung waren, die Kommandoelemente bedient haben, ist mir nie mehr in der Erinnerung wach geworden. Es ist wohl rein mechanische Unterbewußtseinsarbeit gewesen. Sprechen hatten wir schon lange nicht mehr können, so dick lag uns der Blutschaum im Munde und auf den Lippen. Erinnerlich ist mir lediglich der stechende Schmerz, den ich bei dem ersten frischen Luftzug empfand, nachdem das Boot die Oberfläche erreicht hatte und das Turmluk, allein schon durch den Überdruck im Innern des Bootes, der

durch den fortgesetzten Zusatz von Sauerstoff entstanden war, aufgerissen wurde.

Wir haben dann alle wohl erst einige Zeit besinnungslos gelegen, bis uns die Erkenntnis kam, daß wir doch noch unter den Lebenden weilten und daß ja eigentlich wohl schnellstes Handeln höchst notwendig wäre.

Eine wilde, hochgehende See überschüttete uns, als wir aus dem Turmluk endlich an Deck stiegen. Und dieser inzwischen aufgekommene Sturm ist wohl auch die Ursache gewesen, daß der Feind seine weiteren Aktionen gegen uns hatte einstellen müssen. Bei einem solchen Sturm konnten sich seine erheblich leichter gebauten Verfolgungs- und Spezialfahrzeuge nicht mehr auf offener See halten. Sie hatten deswegen auch die Suche und Jagd auf uns aufgegeben und den schützenden Hafen aufsuchen müssen.

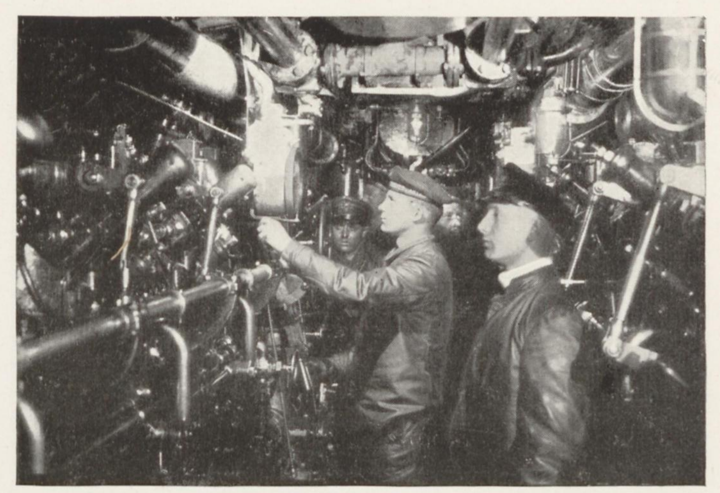
Rasch frischten die Körperkräfte wieder auf und, wenngleich wir auch nach Wochen mit unseren Lungen noch nicht wieder ganz auf der Höhe waren, so konnten wir doch bereits am nächstfolgenden Tage schon die Arbeit gegen den Feind von neuem aufnehmen und in frohem Genießen des Augenblicks an die bangen Stunden vergangener Tage zurückdenken.

Sauerstoff tötend

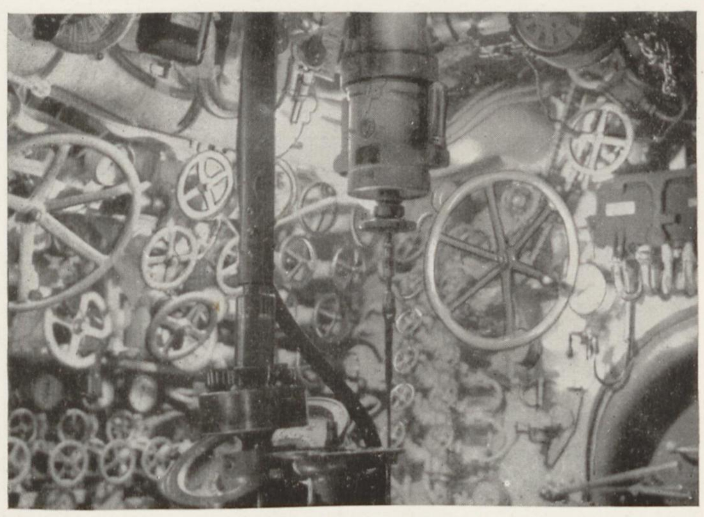
Wohl wäre es im vorskizzierten Falle ohne Kalipatronen und all die anderen kleinen Hilfsmittelchen nicht möglich gewesen, so lange unter Wasser lebend zu verweilen, aber das Hauptmoment zu unserer Rettung haben doch die Sauerstoff-Flaschen gegeben, aus denen wir den verbrauchten Sauerstoff, je nach Bedarf, ergänzen konnten.

Was uns hier aber zur Rettung wurde, sollte in einem anderen Falle einem anderen Boote das sichere Verderben sein.

Welche Teufelei hatte der Engländer ausgeheckt, daß es ihm um die Mitte des Jahres 1915 möglich gewesen war, eins unserer damals modernsten Unterseeboote vollkommen unversehrt in seine Hände zu bekommen? Zuverlässigste

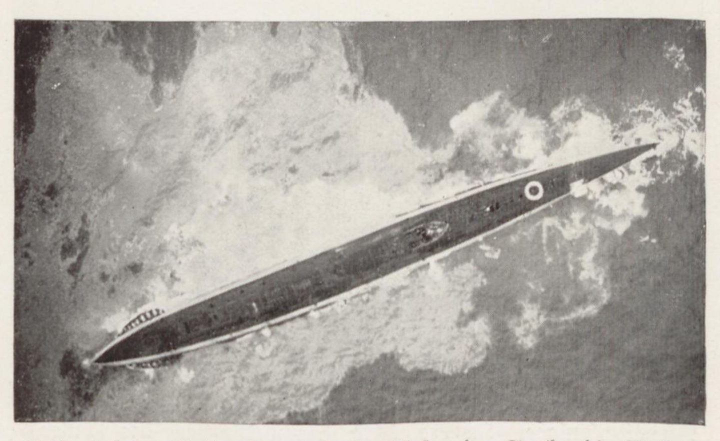


Im Ölmotorenraum eines U-Bootes vor dem Hauptschalter und Maschinentelegraphen



In der Tauchzentrale, Backbord vorn. Hochdruck-Preßluft-Verteiler-Anlage. In der Mitte davon der Fuß des Zentral-Sehrohrs mit Okular. Zentral-Steuerstand mit Tochter-Kreisel-kompaß. Links oben Maschinentelegraph. Rechts unter der Uhr die Schnellentlüftungs-Handräder der vorderen Tauchtanks

In der Tauchzentrale, Steuerbord vorn. Steuerung für das vordere und hintere Tiefenruder, darüber Ruderlageanzeiger und Wasserwage, kleines und großes Tiefenmanometer, Ruderschaltanlage



U-Boot beim Auftauchen und Ausblasen der Tanks, die Wasseroberfläche durchbrechend. Der weiße Kreis auf dem Vorschiff ist das deutsche Flieger-Erkennungszeichen

Agentenmeldungen aus London brachten diese Schreckenskunde, für die wir zuerst keinerlei Erklärung finden konnten.

Es war doch vollkommen ausgeschlossen, daß auch nur ein Mann der Besatzung lebend jenes Boot verlassen hatte, ohne daß nicht die restlose Zerstörung des Fahrzeuges vorher sichergestellt war. Dazu kannten wir unsere Leute viel zu genau.

Weitere Nachrichten, die von drüben einliefen, bestätigten die ersten etwas vage gehaltenen Meldungen, und einem besonders geschickten unserer Mitarbeiter jenseits des Wassers glückte es schließlich auch, Näheres zu ergründen und uns die Aufklärung und Lösung des Rätsels zu bringen.

Demnach stellte sich der Vorgang folgendermaßen dar:

Das Boot hatte sich nach harter Tagesarbeit, durch die die Kräfte der Leute wohl etwas übernommen waren, in der mittleren Nordsee auf den Meeresgrund sinken lassen, um so der weiteren Verfolgung des Feindes zu entgehen und zugleich der Mannschaft eine Ruhepause zu geben, um Kräfte für neue Unternehmungen und Erfolge zu sammeln. Wie es in solchen Fällen üblich, hatte das Boot starken Untertrieb durch das Auffüllen aller verfügbaren Tanks mit Wasser genommen, so daß es fest auf dem Grunde des Meeres lag und ein unvorhergesehenes Aufschnellen an die Meeresoberfläche nicht zu befürchten war.

In der Zentrale des Bootes saß ein Wachkommando von zwei Mann, das alle zwei Stunden aus der Besatzung heraus abgelöst wurde. Dieses Wachkommando hatte dafür Sorge zu tragen, daß bei außergewöhnlichen Vorfällen sofort Alarm gegeben wurde, um alle Mann zu wecken und auf Gefechtsstation zu rufen. Die Leute mußten insonderheit aber alle halbe Stunde die Pumpen in Tätigkeit setzen, um die Luft zur Reinigung durch die Kalipatronen zu jagen und durch Sauerstoffzusatz die verbrauchte Luft zu ergänzen.

Sauerstoff hat nun ähnliche Eigenschaften wie Lachgas. Atmet man zuviel davon ein, so wird man lustig und fröhlich, ohne selbst zur Erkenntnis seines veränderten Zustandes zu kommen; sehr rasch wird man dann müde und schläft ein, d. h. man wird vielmehr besinnungslos. Bleibt man

nun weiter in einer sauerstoffgeschwängerten Atmosphäre, dann schläft man in den Tod hinüber, ohne zum Bewußtsein der Tatsache zu kommen.

Ähnlich muß es auch diesem Boot ergangen sein. Die Wachmannschaft in der Zentrale hat wohl den Hahn zur Sauerstoffleitung geöffnet, um zur Ergänzung des Verbrauchs Zustrom zu geben. Die Leute haben dann aber, sei es in leichtfertiger Weise, sei es, daß sie übermüdet waren, vergessen, das Absperrventil wieder zu schließen. Mit der Übersättigung der Luft durch Sauerstoff sind sie selbst besinnungslos geworden und, ebenso wie ihre Kameraden, die im Schlaf die Giftgase einatmeten, auf eine eigentlich recht schmerzlose Art erstickt.

Das Boot hat vermutlich lange Zeit mit der toten Besatzung am Meeresgrund gelegen. Für die Heimat war es verschollen. „Von Unternehmung nicht mehr zurückgekehrt", wie der Fachausdruck bei uns hieß. Wieder einer mehr in der Reihe der vielen, die bereits spurlos draußengeblieben waren.

Absolut dicht halten Preßluftventile aber nie, und im Laufe der Wochen und Monate hat der Überdruck aus den Preßluftflaschen seinen Weg zu den Tauchtanks gefunden und hier das beim Tauchen eingelassene Wasser allmählich wieder hinausgedrängt. Das Boot ist durch den hierdurch bedingten Wasserverlust und die Vergrößerung seines Schwimmkoeffizienten langsam leichter geworden und an die Oberfläche gestiegen. Hier hat es dann, bald vom Wind, bald von Strömungen getrieben, eine Kreuzfahrt gemacht und lag schließlich, es sind wohl über zwei Monate nach dem Tode der Besatzung vergangen, angetrieben auf Sandbänken an der englischen Küste vor Great-Yarmouth.

Nach einem wüsten Schnellfeuer, das die englischen Küstenbatterien auf die fragmentale Erscheinung vor ihrem Hafen losgelassen hatten, entschlossen sie sich dann doch, nachdem ihnen von draußen keine Antwort wurde und auch kein Lebewesen dort zu sehen war, mit ihren Küstenbooten hinzufahren und die Sache mal näher zu untersuchen. Dabei fanden sie nun ein vollkommen unversehrtes Unterseeboot, denn

trotz des fast eine Viertelstunde währenden Schnellfeuers hatten die Küstenbatterien keinen einzigen Treffer auf dem Boot zu verzeichnen gehabt.

Die Engländer schleppten das Unterseeboot dann in den Hafen, öffneten die Einsteigeluken, lüfteten das ganze Boot gut durch und fanden die Besatzung noch ebenso, wie diese sich zur Ruhe gelegt hatte, auch in der Zentrale des Bootes die beiden Wachmannschaften auf kleinen Klappschemeln sitzend. Die Leichen waren merkwürdigerweise noch nicht in Verwesung übergegangen.

Kriegsgebiets-Erklärung

Allgemeines

Infolge der von den Alliierten in rigorosester Weise über die deutschen Zufahrtstraßen auf allen Meeren verhängten Sperren zur Abschnürung unserer Lebensmittelzufuhr, auf die ich — auch in ihren Folgeerscheinungen — hier nicht näher eingehen kann, sah sich die deutsche Admiralität zu Anfang des Jahres 1915 veranlaßt, an unsere Feinde, insonderheit aber auch an die neutralen Mächte, eine Note herausgehen zu lassen, in der sie die Gewässer um die englischen Inseln herum als Kriegsgebiet erklärte.

Diese Maßnahme bedeutete, daß jedes Schiff, das in jenem Gebiet von deutschen Seestreitkräften angetroffen wurde, sich einer eingehenden Untersuchung unterwerfen mußte und, falls Bannware oder Kriegsgeräte in der Ladung vorgefunden wurden, dem Prisenrecht, d. h. also der Beschlagnahme unterlag. Falls die Prise infolge der mannigfachsten Behinderungen nicht in einen deutschen Hafen eingebracht werden konnte, wurde sie ohne weiteres auf hoher See versenkt. Die Berechtigung zu dieser Maßnahme ist eine völkerrechtliche Frage, auf deren nähere Begründung und Erläuterung ich hier, da es zu weit führen würde, verzichten muß.

Die Begrenzung des Kriegsgebietes war so gewählt, daß

die neutralen Mächte auch weiterhin in der Lage waren, ihren Schiffahrtsinteressen und Erfordernissen nachzukommen, allerdings nur unter der Bedingung, daß ihre Schiffe den, wenn auch nicht unbeträchtlichen Umweg um das erklärte Kriegsgebiet herum nahmen. Jedes Schiff, das sich trotzdem im Kriegsgebiet bewegte, setzte sich darum der Gefahr aus, angehalten und gegebenenfalls auch versenkt zu werden.

Holland z. B. war gezwungen, seinen bisherigen Hauptschiffahrtsweg durch den englischen Kanal aufzugeben und dafür den sehr viel weiteren Weg zu wählen, der durch die Nordsee an der norwegischen Küste entlang im Norden der Shettland-Islands vorbeiführte.

Wiederholt ist von amerikanischer Seite an die deutsche Regierung das Ansinnen gestellt worden, alle neutralen Schiffe, die die vorgeschriebenen Kennzeichen ihrer Neutralität trugen, ungehindert und ohne Durchsuchung das Kriegsgebiet passieren zu lassen. Dieses Ansinnen mußte zurückgewiesen werden. Denn ebenso, wie jeder Neutrale sich diese Neutralitätsabzeichen selbst auf die Bordwand malte, konnte ja auch jedes feindliche Schiff irgendwelche Neutralitätsabzeichen sichtbar anbringen und sich somit vor jeder unliebsamen Untersuchung, die sein Segeln unter falscher Flagge sofort aufgedeckt hätte, schützen.

Die deutschen Seestreitkräfte erhielten jedoch von ihrer vorgesetzten Dienststelle wiederholt die strikte Anweisung, den U-Boots-Krieg nach den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen unter Vermeidung aller unnötigen Härten zu führen. Und trotz des großen Risikos und der außerordentlichen Gefahrmomente, die dadurch für unsere Waffe gegeben waren, ist bis zum Beginne des uneingeschränkten U-Boots-Krieges absolut nach diesen Grundsätzen gearbeitet worden.

U-Bootsfalle

Wie sehr aber der Feind Vorteile, die das Führen einer neutralen Flagge mit sich brachte, zum eigenen Nutzen auszubeuten verstand und unsere Waffe dadurch Boote und

Mannschaften aufs Spiel setzte, möge ein typischer Fall erläutern.

Am 12. Januar 1917 sichtete eines unserer Unterseeboote im englischen Kanal einen Dampfer und forderte ihn durch Flaggensignale auf, zu stoppen und ein Boot zu entsenden. Deutlich konnte man an den seitlichen Bordwänden die dänischen Neutralitätsabzeichen, diese waren die dänische Flagge und die in großen weißen Buchstaben aufgemalten Worte: „Kai—Danmark", erkennen. Nach geraumer Zeit wurde am Bug des Dampfers ein Ruderboot sichtbar, das auf das Unterseeboot zugerudert kam und scheinbar die Ladungspapiere zur Prüfung bringen wollte. Der deutsche Unterseeboot-Kommandant glaubte nunmehr mit Sicherheit annehmen zu können, einen harmlosen, dänischen Dampfer vor sich zu haben und fuhr dem auf ihn zurudernden Boot entgegen.

Plötzlich ließ der nur noch wenige hundert Meter entfernte Dampfer seine Maskierung fallen. Die Planken vom hinteren Ruderhaus fielen herab, und es wurde ein Geschütz von 15 Zentimeter Kaliber sichtbar, über welchem die dänische Flagge wehen blieb. Gleichzeitig fielen aus mehreren bis dahin verdeckt gewesenen, an der Breitseite aufgestellten Geschützen mehrere Schüsse, die in unmittelbarer Nähe des Unterseebootes einschlugen.

Nur durch schnellstes Tauchen gelang es dem Boot, sich der drohenden Vernichtung zu entziehen.

Es wurde späterhin einwandfrei festgestellt, daß der tatsächlich existierende dänische Dampfer „Kai" bis zum 13. Januar 1917, also einen Tag nach dem eben geschilderten Vorfall, in dem englischen Hafen Sunderland gelegen hat. Es unterliegt somit keinem Zweifel, daß sich die Feinde in diesem Falle in schamlosester Weise über die Rechte der Neutralen hinweggesetzt hatten und daß ein englischer Dampfer, als U-Bootsfalle umgebaut, neutrale Farben und Flaggen in gröbster Weise und mit verwerflichsten Mitteln mißbrauchte, um seine Geschütze gefahrlos auf deutsche, in Ausübung des legitimen Handelskrieges begriffene Kriegsfahrzeuge zum Schuß zu bringen.

Daß es dieser Dampfer nicht einmal für nötig gehalten hat, bei Eröffnung des Feuers die dänische Flagge herunterzuholen, sondern unter wehender neutraler Flagge geschossen hat, setzt der ganzen verbrecherischen Handlungsweise die Krone auf.

War es billig, von uns zu verlangen, daß wir uns solchen Tücken gutmütig weiter aussetzten und unser eigenes sowohl wie unserer Leute Leben dabei riskierten?

Als die Verbandsmächte den von der Regierung der Vereinigten Staaten gegen Ende des Jahres 1915 gemachten Vorschlag, alle Handelsdampfer zu entwaffnen, zurückwiesen, raubten sie tatsächlich unserer Unterseeboots-Waffe die Möglichkeit, in ritterlicher Gesinnung die ihnen sympathische Schonung der Mannschaften der zu torpedierenden Schiffe zur Durchführung zu bringen. Denn gerade in der Feststellung, ob ein Schiff, das man anhält und durchsuchen will, bewaffnet ist oder nicht, liegt das Gefahrenmoment für das U-Boot. Genügte doch schon ein Granatsplitter, der den Druckkörper des Bootes an einer winzigen Stelle aufriß, um uns tauchunfähig zu machen und damit rettungslos in die Hände des Feindes zu liefern.

Uneingeschränkter Unterseebootskrieg

Und diese Momente waren dann mit ausschlaggebend dafür, daß die deutsche Admiralität im weiteren Verlaufe der Ereignisse mit dem 1. Februar 1917 den verschärften, uneingeschränkten U-Boots-Krieg erklärte. Somit konnte jetzt jedes Schiff, das im erklärten Kriegsgebiet angetroffen wurde, ohne Rücksicht auf seine Nationalität, ob mit oder ohne Bewaffnung, ob mit oder ohne Bannware, ungewarnt versenkt werden. Also erst 2½ Jahre, nachdem die englische Aushungerungspolitik bei unserem eigenen Volke bereits fühlbar zum Tragen gekommen war und Folgen gezeitigt hatte, die wir auch in Generationen noch nicht überwunden haben werden, sind wir dazu übergegangen, England mit gleicher Münze heimzuzahlen. Erst 2½ Jahre später haben

wir die Blockade ebenso rigoros durchzuführen versucht, wie wir es unserem Lehrmeister hatten absehen müssen.

Wenngleich es der Engländer nie zugegeben hat, wir, die wir damals draußen an der Front waren, sahen den Erfolg, der uns allerdings in weiterer Folge auch leider nicht zum Siege führen sollte. Aber wir sahen doch, welche moralische Wirkung und Auswirkung allein schon die Proklamierung der verschärften Maßnahmen zeitigte.

Das Meer war plötzlich einsam und leer geworden. Nur ganz selten noch zeigte sich eine einzelne Rauchfahne hier und dort am Horizont.

Konvois

Zu großen Konvois vereinigten sich die Schiffe, ehe sie die Fahrt durch das Kriegsgebiet wagten. Zu zehn bis zu zwanzig sammelten sie sich an geheimen verabredeten Treffpunkten, die immer wieder gewechselt wurden. Und alle erdenklichen Sicherungen wurden getroffen, ehe ein solcher Konvoi dann in Marsch gesetzt wurde. Während meiner ganzen Tätigkeit an der Front habe ich keinen Konvoi getroffen, der nicht mindestens ebensoviele Zerstörer und Bewachungsfahrzeuge bei sich hatte, als er selbst an Schiffszahl betrug. Hierzu kamen dann noch die auf der zu durchfahrenden Strecke ausgelegten englischen Unterseeboote, sodann spezielle Schnellboote, die von den größeren Schiffen an Deck mitgeführt und im Bedarfsfalle einfach zu Wasser gelassen wurden, und dann noch Flugzeuge und Luftschiffe, die den Konvois vorausfuhren und denen es ein leichtes war, in den klareren Gewässern des Ozeans aus ihrer großen Flughöhe ein Unterseeboot auch auf 50 und 60 Meter Tiefe festzustellen und gegebenenfalls sogar durch Bomben zu vernichten.

Damals setzte eine Leidenszeit für die Unterseeboote ein, bei der Erfolge nur unter vollem Einsatz von Menschen und Material erzielt werden konnten.

Feindliche Gegenwirkung

Minen

Nacht um Nacht gingen die englischen Zerstörer im Winter 1916/17 hinaus in die Deutsche Bucht und legten Minenfeld neben Minenfeld, bis das gigantische Werk vollendet war, bis sich ein lückenloser Minengürtel vom holländischen Terschelling in weitem Bogen dehnte bis zum dänischen Skagerrak. Wohl hat der Feind unserer Hochseeflotte die Flügel zeitweise beschneiden können, aber für die Unterseeboote durfte das kein Hindernis sein. Ging's nicht drüber hin — dann sicher unten durch. Gefahr? Den Begriff hat es in unserer Waffe immer nur für den anderen gegeben.

Im August 1917 waren wir aus Helgoland ausgelaufen, um zusammen mit einem anderen Unterseeboot unsern Kurs nach dem englischen Kanal zu nehmen. Gegen 11 Uhr abends lagen beide Boote, kaum 200 Meter auseinander, auf der Höhe von Terschelling in guter Sicht des dortigen Leuchtfeuers unter der holländischen Küste. Wir standen unmittelbar vor der englischen Minensperre, tauschten noch einige Lichtsignale, wünschten uns gute Unterwasserfahrt und tauchten dann weg, um in zehnstündiger Tiefenfahrt auf 20 Meter unter den englischen Minen hinweg unsern Weg in die Hoofden, die westliche Nordsee, zu suchen. Deutlich waren die Schraubengeräusche des anderen Bootes ständig bei uns zu hören.

Eine Mine muß unsichtbar sein, d. h. sie muß, auch bei Niedrigwasser, unter der Wasseroberfläche schwimmen, um ihre Bestimmung zu erfüllen. Sie wird zu diesem Zweck, je nachdem, in welcher Tiefe sie unter der Wasseroberfläche liegen soll, an einem Drahtseil, das bis zum Meeresgrund mit seinen variierenden Tiefen reicht, verankert. Diese Drahtseile nennt man Stander.

Es ist nun ein eigenartiges Gefühl, wenn man mit dem Boot gegen einen solchen Stander fährt und dieser sich dann, entsprechend der langsamen Fortbewegung des Bootes unter

Wasser, mit unheimlich tönendem Reiben und Schlurren, das bei der außerordentlichen Resonanz im Innern des Bootes doppelt zur Auswirkung kommt, vom Vorderteil des Bootes zum Hinterteil verschiebt. Bei jeder derartigen Berührung werden die Schraubenumdrehungen sofort zum Stillstand gebracht, damit die Stander sich nicht etwa durch den Sog des fahrenden Bootes in den Schraubenflügeln verfangen können. Denn die Mine, die ja nur wenige Meter über dem fahrenden Boote steht, würde dadurch heruntergezogen, zum Aufschlagen auf das Boot gebracht werden und dadurch zur Explosion kommen.

Es gibt bei solchen Unterwasserfahrten durch Minenfelder selbstverständlich Momente, in denen der Herzschlag auszusetzen scheint, und es fällt einem immer wieder ein Stein vom Herzen, wenn das Boot an solch einem Stander, den es berührt hat, glücklich vorbei ist.

Gegen 11 Uhr berührten wir die ersten Minenstander. Es war dann kurz vor 12 Uhr nachts geworden, und diverse Standerberührungen hatten wir bereits hinter uns, wir saßen also mitten in den Minenfeldern drin. Die Schraubengeräusche des anderen Bootes waren die ganze Zeit über deutlich hörbar gewesen.

Plötzlich hörten wir eine scharfe Detonation. Bei uns selbst spürten wir das Schlürfen und Schlurren eines Standers, den wir gerade wieder zu fassen bekommen hatten. Sekundenlang stockte der Atem, und schreckensbleich starrten wir uns alle an.

Trotz eifrigsten Abhorchens, auch mit unseren Unterwasser-Hörapparaten, haben wir von diesem Zeitpunkte ab irgendwelche Schrauben- oder andere Geräusche, auch Unterwasser-Schallsignale von dem andern Boot nicht mehr abnehmen können.

Als wir um 8 Uhr morgens nach zurückgelegter Strecke wieder auftauchten, ging sofort ein chiffrierter Funkspruch an die Heimat, daß unser Kamerad, wohl infolge Auflaufens auf Mine, um ¾12 Uhr nachts gesunken war.

Aber nicht nur in diesen für uns bekannten Gegenden lauerte der Minentod auf uns. Drüben in den englischen

Gewässern waren die Zufahrtstraßen zu den Häfen minenverseucht. Nur schmale Öffnungen, deren Position natürlich vom Engländer absolut geheimgehalten worden war, gestatteten seinen Schiffen eine schwierige Navigation. Wie manchesmal mögen wir dort wohl um Haaresbreite am nassen Tode vorbeigefahren sein!

Welche Fähigkeiten der Engländer unseren Booten in bezug auf Tiefen-Tauchmöglichkeit zusprach, kann man daraus ersehen, daß er einzelne größere Minenfelder im englischen Kanal und im Atlantischen Ozean, vor allem auch oben in den Orkney- und Shetland-Inseln, auf 100 bis 130 Meter Tiefe legte, in der Annahme, daß das die durchschnittliche Tiefe wäre, auf der wir uns bewegten.

Minenschleifen

Als weitere kleine Schikane zu den Minen gesellten sich späterhin im Verlaufe der U-Boots-Abwehr auch noch Schleifen. Es waren dies riesige Stahldrahtringe, die senkrecht im Meere in eingestellter Tiefe schwammen und an denen, an einem ungefähr drei Meter langen Draht, eine Mine hing.

Die Wirkung war so gedacht, daß das unter Wasser — also blind — fahrende Unterseeboot in einen dieser dicht beieinanderstehenden Kreise fuhr, der dann über irgend einer Verdickung nach der Mitte des Bootes zu hängen blieb. Durch die Fahrt des Bootes wurde der an dem Ring hängende Draht mit der Mine nach hinten und oben gerissen, die Mine kam zum Anschlagen an das Boot und detonierte.

Balkensperren

Eine bei Nacht für uns sehr unangenehm wirkende Maßnahme waren die sogenannten Balkensperren. Riesige Stämme, die aneinandergekettet wurden, waren mitunter in einer Ausdehnung bis zu zehn Seemeilen, d. h. also 18 Kilometer, an irgendeiner Stelle des Meeres ausgelegt. Bei Tage ließ sich dieses Hindernis wohl umfahren, weil man es rechtzeitig erkannte. Aber bei Nacht rannte man

unfehlbar mit dem Boote gegen an und schlug sich die Schnauze breit.

Dieser an sich für das Boot nicht unbedingt tödliche Anprall wurde durch die eigene Waffe der sichere Untergang. In den vorderen beiden Torpedorohren lagen zwei scharfe Torpedos, die durch einen solchen Anprall zur sicheren Explosion kamen und damit die restlose Vernichtung des Bootes herbeiführten.

Netze

Teilweise verbunden mit diesen Balkensperren, in vielen Fällen aber vollkommen unabhängig davon, waren dann vielfach auch noch Netze aus armdicken Stahltrossen ausgelegt, die in riesigen Maschen bis auf mitunter 50 Meter Tiefe herunterreichten. Ein Boot, das sich in Unterwasserfahrt in einem solchen Netz verfing, war meistens unrettbar verloren.

Auf der Höhe von Fallmouth waren wir einmal — außer Sichtweite von Land allerdings — in ein solches Netz hineingeraten. Englische Flieger hatten uns gegen Abend unter Wasser gedrückt, und schon war das Unglück geschehen. Aber was hätte hier ratlose Verzweiflung für einen Zweck gehabt. Durch vieles Manövrieren hätten wir uns nur noch unlöslicher verstricken können.

Wir verhielten uns also bis zum Einbruch der Nacht vollkommen ruhig und versuchten dann, mit allen zur Verfügung stehenden Atmosphären das Boot an die Oberfläche zu drücken. Und trotz der großen Belastung, die durch das Netz auf uns lag, gelang das Manöver.

Zwei dicke Trossen von beinahe Armstärke lagen über das Vorderteil des Bootes weg.

In zirka 1000 Meter Entfernung sahen wir die Silhouette eines Bewachungsfahrzeuges, das in langsamer Fahrt die Strecke des ausgelegten Netzes abpatrouillierte. Noch einige Minuten gespanntester Aufmerksamkeit für uns, dann entschwanden seine Konturen im Dunkel. Es hatte die Stelle, an der wir festgefahren waren, bereits passiert gehabt und

entfernte sich weiter nach Norden hinauf. Einige Minuten früher aufgetaucht, und wir wären ihm mitten in die Arme gelaufen.

Aber wie sollten wir die Netzmaschen vom Vorschiff wegbekommen? Ein Kappen mit Beil war bei ihrer ansehnlichen Stärke gänzlich ausgeschlossen. Hier konnte nur Sprengung helfen.

Rasch wurden zweimal je zwei Sprengbomben zusammengelascht und eine Zündschnur von je 20 Meter Länge aufgesetzt. Denn in unmittelbarer Nähe des Bootes durfte die Sprengung nicht erfolgen, weil sonst das Boot selbst in Mitleidenschaft gezogen worden wäre und der Druckkörper zu leicht hätte durchschlagen werden können.

Dann ging es über Bord ins kalte Wasser hinein, und zu beiden Seiten wurden in etwa 15 Meter Entfernung vom Boot die Bomben an die überhängenden Trossen des Netzes angebunden. Die Enden der Zündschnüre mit dem Anschlag hielten wir später auf dem Turm in der Hand.

„Alle Mann auf Tauchstation" — denn wir mußten damit rechnen, daß das eben in Sicht gewesene Bewachungsfahrzeug uns bei den Detonationen sofort unter seine Scheinwerfer und stärkstes Artilleriefeuer nehmen würde.

Dann schlugen wir die Zündschnüre an.

Sieben bange Minuten verstrichen, die sich zu Ewigkeiten dehnten. Endlich erfolgten zwei Detonationen fast zu gleicher Zeit, ein Reiben und Schleifen am Vorschiff, und das Boot war frei. Im Aufleuchten des gegnerischen Scheinwerfers schlugen die Wasser über uns zusammen, und bald waren wir auf großer Tiefe, in der uns kein Schwimmnetz mehr fangen konnte.

Wir müssen damals aber noch in eins der Netze ältester Konstruktion geraten sein, denn durch Erfahrung klug geworden, war der Engländer bereits dazu übergegangen, in diese Netze Minen mit einzuflechten, die das Gelingen eines Manövers, wie ich es eben beschrieben habe, unmöglich gemacht hätten.

Netzscheren

Als wir nach dieser Fahrt in die Heimat zurückkehrten, wurde auf unserem Boot dann auch die neueste Maßnahme, die wir damals gegen diese Netze konstruiert hatten, eingebaut. Am Bug, dem vordersten Teil des Schiffes, auf dem oberen Deck, wie auch unter Wasser in der rechtwinkligen Biegung des Kieles zum Vordersteven wurden Schrägbalken aufgesetzt, die stufenförmig eingesägt waren. In diesen Stufen waren riesige messerscharfe Stahlfeilen eingelegt, über die die Taue des Netzes, in das man sich unter Wasser verfing, hinwegschleifen und so durchwetzen mußten. Es sind mehrere Fälle bekannt geworden, in denen Boote durch die neue Vorrichtung der verderblichen Umklammerung entgangen sind.

Sperre „Dover-Calais"

Wohl eine der großartigsten Leistungen, die England in der U-Boot-Abwehr während des Krieges zustandegebracht hat, ist die vielgerühmte Sperre der Straße Dover—Calais, die allerdings bis zum Beginn des Jahres 1918 nie ihren Zweck erfüllt hat. Denn wir Piraten gingen entweder darüber weg oder unten durch, je nachdem, ob wir starke Bewachung über Wasser antrafen oder nicht. Erst das Jahr 1918 brachte Verbesserungen dieser Sperre, die von da ab jedem Unterseeboot die Passage unmöglich machen mußten.

Ursprünglich lediglich eine Bewachungslinie von Fahrzeugen, die sich in der Folge jedoch auf Grund der dort herrschenden recht heftigen und wechselnden Strömungen als absolut unzulänglich erwies, gingen die Feinde bereits Anfang 1915 dazu über, die ganze 34 Kilometer lange Strecke quer über den Kanal mit Minen zu bepflastern. Gegen Ende 1915 waren die ersten großen Netze fertiggestellt, die dann an riesigen Bojen dort ausgelegt wurden und von der Meeresoberfläche bis auf den Grund des dort bis zu 50 Meter tiefen englischen Kanals reichten.

Aber etwas Besseres hätte uns der Engländer damals gar nicht tun können. Leuchtfeuer brannten in jenen Gegenden

nicht mehr, die uns bei unseren Fahrten navigatorische Orientierung hätten geben können. Bald hatten wir auf Grund mehrfacher Beobachtungen die genaue Position dieser Bojen in unseren Seekarten eingetragen. Wenn wir nun nachts die Sperre ansteuerten, war es uns ein leichtes, dicht an diese Schwimmkörper heranzufahren, die Numerierung abzulesen, in unserer Seekarte nachzusehen und so eine Standortbestimmung zu haben, die uns über manche navigatorische Schwierigkeit dieser an sich recht gefährlichen Schiffahrtsstraße hinweghalf.

Das Netz und die dahinterliegenden Minensperren genierten uns wenig. Lediglich Bewachungsfahrzeuge, die ab und zu Patrouille fuhren, machten des öfteren einen Alarm notwendig und zwangen uns, für kurze Zeit von der Bildfläche zu verschwinden.

Erst die Nutzanwendung, die der Engländer aus seinen dann hoch entwickelten Unterwasser-Telephonen zog, machten diese Sperre effektiv und für die deutsche Unterseeboots-Waffe zu einem unüberwindbaren Hindernis.

Horchminen

Zu Beginn des Jahres 1918 baute der Engländer Minen, in denen ein Unterwasserhörer eingekapselt war, und legte diese Minen in größter Dichte, teilweise in Bündeln, quer über den Kanal aus. Ein Kabel führte von jeder Mine auf eine Schalttafel in Dover, vor der ständig mehrere Telephonisten mit umgeschnalltem Hörer saßen. Jeder Telephonist hatte gleichzeitig eine Seekarte vor sich liegen, in der jede einzelne der ausgelegten Minen genau mit ihrer Position eingezeichnet war. Durch einen Schalter konnte er jeden Verbindungskabel der Horchminen einzeln mit seinem Hörer verbinden, andererseits aber auch einen größeren Abschnitt des Minenfeldes auf einmal einschalten.

Versuchte nun ein Unterseeboot, sei es über oder unter dieser Minensperre, durchzugehen, dann nahmen die Telephonisten vor dem Schaltbrett in Dover sofort die im Unterwasserhörer wahrnehmbaren Schraubengeräusche des Bootes

auf. Wenige Sekunden genügten dann, um die augenblickliche Position des Unterseebootes genau festzustellen. Aus Reihenbeobachtungen in kurzen Zwischenräumen war bald der Kurs gefunden, auf welchem das Unterseeboot den Durchbruch versuchte, und mit unfehlbarer Sicherheit konnte der Telephonist feststellen, daß der Wagemutige dort draußen in wenigen Sekunden bei diesem oder jenem Minenbündel sein mußte. Ein Fingerdruck auf einen Knopf, der die betreffenden Minen auf elektrischem Wege zur Detonation brachte, und sang- und klanglos war wieder mal eine Schar Tollkühner rein maschinenmäßig ins Jenseits befördert.

Wir können nicht umhin, die Genialität dieses Ausbaues und dieser Nutzanwendung von Theorie und Praxis anzuerkennen. Vom März 1918 ab war die Kanalsperre Dover—Calais tatsächlich effektiv, und die deutschen Unterseeboote waren von diesem Zeitpunkt ab gezwungen, ihren Kurs im Norden um England herum zu nehmen, um in ihre alten Operationsgebiete kommen zu können.

Ein eigenartiger Lotse

Aber was haben dem Feinde all diese Maßnahmen, mit denen er unsere Erfolge unmöglich machen, mit denen er uns den Zugang zu seinen Häfen sperren wollte, genützt, wenn er es eben mit deutschen Unterseeboots-Leuten zu tun hatte? An hervorragendster Stelle durften wir der großen Sache unseres geliebten Vaterlandes dienen, und wir taten es unter vollem Einsatz unserer Person. Und in übermütigem Draufgängertum haben wir manchen Husarenstreich geliefert und manche Erfolge zu verzeichnen gehabt, die zaghafter Überlegung niemals beschieden gewesen wären.

Merkwürdig wenig Bewachung hatten wir einmal gefunden vor der Girondemündung, so daß wir in einer dunklen Nacht direkt unter die Feuer von Pt. de la Coubre und Cordouan gehen konnten. Hier mußte es uns doch glücken, auf irgendeinen der größeren Transporter, die nach Bordeaux bestimmt waren, zum Schusse zu kommen. Das Meer lag glatt wie ein Spiegel, und regenschwer hing dichtes

Gewölk am Himmelsdom. Kaum daß man die Hand vor Augen sehen konnte. Und so dunkel war die Nacht, daß selbst auf die kurze Entfernung von einer halben Seemeile die Silhouette eines passierenden Dampfers nicht hätte ausgemacht werden können.

Da sichten wir plötzlich unmittelbar vor uns die Umrisse einer kleinen Dampfjacht, die vollkommen abgeblendet mit ganz langsamer Fahrt gerade unsern Weg kreuzte. Noch war es zweifelhaft, ob wir ein Patrouillenboot vor uns hatten oder irgendein anderes Spezialfahrzeug, das hier die nahe Hafeneinfahrt bewachen sollte, da flammen drüben die Seiten- und Topplampen auf, und am Maste gehen zwei rote Laternen hoch, so daß wir unschwer erraten konnten, daß es der Lotsendampfer war, der hier auf irgendein einlaufendes Schiff wartete, um ihm den Lotsen an Bord zu geben.

Bald meldete unser Telegraphist Funkspruchsignale aus unmittelbarer Nähe, die wahrscheinlich von dem von See aus erwarteten Schiffe herrühren mußten, das aber vorsichtig genug war, auch hier, fast direkt in der Flußeinfahrt, noch keine Lichter zu zeigen, um sich dadurch nicht etwa einem feindlichen U-Boot zu verraten.

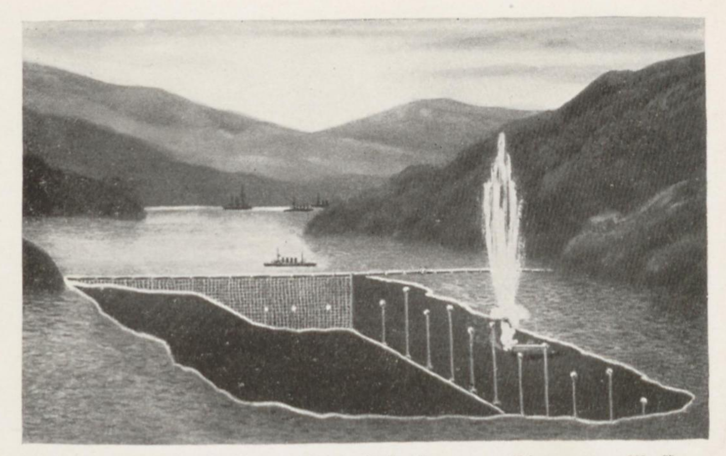
Unser Boot war in höchster Alarmbereitschaft.

Aber so scharf wir auch nach allen Seiten Ausschau hielten, so sehr wir auch unsere Augen anstrengten, um die tiefe Finsternis vor uns zu durchdringen, so vergeblich war unser Bemühen. Nichts war in dieser Dunkelheit zu erkennen, Himmel und Wasser verliefen schwarz in schwarz, und hätte die Lotsenjacht nicht die beiden roten Laternen weiter geführt, nachdem die Positionslampen bald wieder gelöscht waren, dann hätten wir auch sie bald aus den Augen verloren gehabt.

Wohl hätte es sich gelohnt, auf den Lotsendampfer mit unserem Geschütz einen ganz überraschenden Feuerüberfall zu machen, drei Treffer in die Wasserlinie hätten hingereicht, um ihn unfehlbar zum Sinken zu bringen. Aber dann wäre die Aussicht, hier einen fetteren Braten abfangen zu können, zu nichte gewesen. Unsere Schüsse hätten sofort alles alar-



Schwer havariertes U-Boot im Dock. Das Heck ist durch einen Minentreffer teilweise weggerissen, so daß die Torpedorohre freiliegen. Die Backbord-Schraubenwelle ist vollkommen weggebogen



Schematische Darstellung einer Hafensperre. Die ganze Wasserbreite ist durch eine Balkensperre mit daranhängendem Netz und eingeflochtenen Minen gesichert. Die davorliegende Minensperre mit variierender Tiefeneinstellung zeigt den mißglückten Angriff und die Vernichtung eines U-Bootes



Der Bug eines U-Bootes nach Kollision mit einem französischen Dampfer im englischen Kanal. Das Boot konnte trotz der schweren Destruktionen noch den Heimathafen erreichen

miert und unsere Anwesenheit in so unmittelbarer Nähe der Hafeneinfahrt vorzeitig verraten. Da hieß es also Geduld haben und den ungestümen Tatendrang eindämmen, wenngleich dieses gespannte Aufpassen und Abwarten schließlich zu einer fast unerträglichen Nervenprobe wurde.

So dicht, wie es unsere eigene Sicherheit nur irgend erlaubte, hatten wir uns an die Jacht herangemacht, und schließlich sahen wir, wie drüben beim Scheine von Handlaternen ein kleines Beiboot zu Wasser gelassen wurde, das, mit drei Mann besetzt, mit scharfen Ruderschlägen nach See zuhielt. In weitem Bogen drehte die Jacht ab und hielt mit großer Fahrt auf das zirka zwei Seemeilen entfernte Feuerschiff von Pt. de la Coubre zu, dessen kurze Blitze jetzt gespenstisch die tiefe Dunkelheit durchschnitten.

Ein Boot, nein, eine Nußschale im Weltmeer allein? Das mußte seinen besonderen Zweck haben! Und wir hätten nicht U-Boots-Leute sein müssen, daß wir nicht unsere Neugierde sofort in eine handelnde Aktion umgesetzt hätten. Wenige Schraubenumdrehungen brachten uns neben die derart überraschten Bootinsassen, daß uns ihre verdutzten Gesichter im spärlichen Scheine einer kleinen Laterne, die sie im Boote hatten, vollkommen sprachlos anstarrten.

War das der Leibhaftige, der ihnen da erschien?

Ein paar Worte genügten, um uns über alles zu orientieren. Vier der handfestesten meiner Leute nahm ich mit in das Boot und eine genügende Anzahl Sprengbomben, die drei Franzosen ließ ich auf dem U-Boot zurück, und dann ruderten wir in die Nacht hinein. Armselig flackerte die Laterne an einer Stange über unseren Köpfen, für den nahenden Transporter das funkentelegraphisch verabredete Ansteuerungszeichen und dem eigenen U-Boote der Wegweiser zu dem erhofften fetten Bissen.

Wenige Minuten waren erst verstrichen und unser eigenes Unterseeboot hatte sich soweit von uns entfernt, daß es spurlos im Dunkel der Nacht irgendwo verschwunden war. Da heulte der tiefe Ton einer Dampfpfeife durch die Stille der Einsamkeit. Dreimal heulte es langgezogen zu uns herüber, dann schoben sich die gewaltigen Eisenmassen eines

Meeresriesen aus der Finsternis heraus auf uns zu. Ein merkliches Zittern übertrug sich auf das kleine Boot, in dem wir schwammen, von dem durch die rückwärts arbeitende Schraube gepeitschten Wasser. Dann stand der Koloß dicht neben uns still, und eine kleine Lampe, ähnlich der unseren, leuchtete uns über die hohe Reling entgegen. Auf dieses Licht hielten wir zu. Eine Sturmleiter hing hier zu Wasser, auf der der vermeintliche Lotse an Bord klettern sollte.

Mit wenigen Sätzen war ich oben. Der Matrose, der die Lampe hielt, schöpfte keinen Argwohn und führte mich auf die Brücke des Dampfers zu seinem Kapitän.

Kordial trat dieser in der schwarzen Finsternis, die auch hier herrschte, auf mich zu.

„Well pilot there we are. They did not catch us, those Huns!" (Nun, Lotse, da sind wir, uns haben die Hunnen nicht gefaßt!)

Es hat mich keine große Überwindung gekostet, ihm diesen schönen Wahn zu zerstören. Aber rasch mußte ich handeln, denn nur dann, wenn ich die grenzenlose Verblüffung des Feindes ausnutzte, konnte ich mit einer unblutigen Abwicklung der ganzen Aktion rechnen. Mit dem Unterseeboot war verabredet, daß der erste Schuß, der an Bord fiel, das Zeichen dafür war, daß das Unternehmen in der Weise, wie wir es vorher verabredet hatten, nicht zur Durchführung kommen konnte. Mit dem ersten Schuß an Bord, gleichviel, wer ihn abgab, sollte der Dampfer ohne weiteres Säumen und ohne Rücksichtnahme auf meine Leute, die ich mitgenommen hatte, und mich selbst, torpediert werden.

Meine Leute, die sofort hinter mir aufgeentert waren, hat man, wenn sie überhaupt bemerkt worden sind, wohl für die Lotsenknechte gehalten, die die Fahrt in den Hafen lieber an Bord des großen Dampfers, als in ihrer kleinen Nußschale mitmachen wollten. Wenige Augenblicke hatten ihnen genügt, um die mitgebrachten Sprengbomben zweckentsprechend anzubringen und anzuschlagen. Und gerade hatte der Kapitän ausgesprochen, da tönte auch schon ein Tremolopfiff vom Deck auf die Brücke herauf, der mir die Sicherheit gab, daß

alles bisher geglückt, und es nunmehr lediglich auf das exakte Funktionieren der Sprengbomben ankam, um unser Unterfangen restlos zu einem erfolgreichen Abschlusse zu bringen.

„Mein Unterseeboot liegt drüben mit ausgerichteten Rohren! Versuchen Sie daher nicht, durch Alarmsignale, die Wahnsinn wären, Hilfe herbeizuholen. Setzen Sie Boote aus und verlassen Sie sofort das Schiff. Sieben Minuten haben Sie Zeit, dann werden unsere bereits angeschlagenen Sprengbomben ihre Schuldigkeit tun!"

In eiligen Sätzen stürmte ich die Treppe von der Kommandobrücke hinunter an Deck und von dort an der Sturmleiter hinab in das Boot, in dem meine Leute schon klar zum Anrudern saßen. Rasch waren wir von unserem Unterseeboot aufgenommen und gingen, nachdem der französische Lotse mit seinen beiden Lotsenknechten wieder in dem Beiboot ausgesetzt war, mit „äußerster Kraft" auf eine etwas größere Entfernung, um von dort aus die weiteren Ereignisse beobachten zu können.

Auf dem Gegner bot sich jetzt ein vollkommen verändertes Bild. Fast taghell erleuchtet lag das ganze Deck, auf dem unzählige Menschen in grenzenloser Aufregung und Kopflosigkeit wild durcheinander liefen. Boote wurden bemannt und zu Wasser gelassen, Schwimmflöße klatschten, vom hohen Bord heruntergeworfen, in die hochaufspritzende Flut.

Dann gab es in unmittelbarer Aufeinanderfolge vier schwere Detonationen. Unsere Bomben hatten gewirkt. Hohe Wasserberge schäumten auf, dicke Rauchschwaden verdeckten teilweise die Sicht, dann legte sich das Schiff langsam auf die Seite, und für uns wurde es allerhöchste Zeit, schleunigst unter Wasser zu verschwinden, um nicht von den von allen Seiten heranwetzenden Bewachungsfahrzeugen gesehen zu werden.

Als wir nach einer halben Stunde mit dem Sehrohr einen vorsichtigen Umblick hielten, war der Gegner bereits gesunken und einige Zerstörer waren in eifrigster Arbeit, die letzten Überlebenden aus dem Wasser aufzufischen.

Wir aber hatten einen guten Erfolg mehr zu verbuchen.

Qu-Boote

Aus den vorhin schon erwähnten Unterseebootsfallen, die ich an dem Beispiele des Dampfers „Kai“ erklärte, entwickelte sich durch die Praxis ein eigener Schiffstyp, den die Engländer selbst als „Qu-Boote“ bezeichneten. Gewöhnliche Frachtdampfer und auch Segler wurden speziell für diesen Zweck umgebaut. Die Bordwände erhielten Panzerung, auch die Decks waren gepanzert und mit Sandsäcken belegt, die Aufbauten an Deck waren zum Umklappen, um fünf, teilweise sogar sieben 15-Zentimeter-Geschütze zum Vorschein zu bringen. Die Lagerräume dieser Schiffe waren mit leeren, dicht verspundeten Fässern gefüllt, deren Zwischenräume wiederum mit Eisenbeton ausgegossen wurden. Wurde solch ein Schiff von einem Torpedo getroffen, dann bekam es wohl ein erhebliches Loch in die Bordwand, auch 10, vielleicht sogar 40 der einbetonierten Fässer gingen zum Teufel, aber weiteres Unheil konnte selbst eine größere Explosion nicht anrichten. Diese Schiffe waren in des Wortes wahrstem Sinne „unsincable“ — unversenkbar.

Dazu eine Handvoll Desparados an Bord, die Tod und Teufel nicht fürchteten und auf dieser Welt nichts mehr zu verlieren hatten. Wären es Deutsche gewesen, die sich so mit Leib und Leben für unsere Sache eingesetzt hätten, sie wären sicherlich als die größten Nationalhelden gefeiert worden.

Allerdings ist dieses Heldentum nicht ganz uneigennützig gewesen. Die englische Admiralität hatte für jedes vernichtete Unterseeboot einen Preis ausgesetzt, dessen Höhe sich aus der Besatzungskopfzahl des untergegangenen Bootes errechnete. Dieser ausgesetzte Preis wurde prozentual unter die Mannschaft des Schiffes verteilt, das die Vernichtung ausgeführt hatte. Eine Auffassung und Entlohnung, die unserm Gefühle über Pflicht und Vaterlandsliebe, vor allem aber unserm militärischen Empfinden ins Gesicht schlägt.

Diese Qu-Boote hatten äußerlich ganz den Anschein des harmlosesten Handelsdampfers. Wurden sie von einem Unterseeboot angesprochen, dann hielten sie zwar nicht ge-

horsam an, sondern gaben sich den Anschein, als ob sie fliehen wollten. Selbstverständlich eröffnete das Unterseeboot dann Schnellfeuer und hatte mitunter eine erhebliche Anzahl von Treffern auf dem Gegner zu verzeichnen. Plötzlich bleibt der Gegner mit gestoppter Maschine liegen. Zwei oder drei Boote werden zu Wasser gelassen und eine Anzahl Leute, die annähernd der Kopfzahl einer gewöhnlichen Handelsschiffbesatzung gleichkommt, stößt in den Booten vom Schiffe ab.

Das Unterseeboot muß jetzt selbstverständlich annehmen, daß der Gegner nach so vielen Treffern niedergekämpft ist und seine Sache aufgegeben hat. Die bisher vorsichtig gehaltene Entfernung ist also nicht mehr nötig. Rasch nähert sich das Unterseeboot dem Dampfer und den ausgesetzten Booten, um seine Aufgabe zu erfüllen und den Feind, sei es mit Sprengbomben oder mit Schüssen in die Wasserlinie zu versenken.

Ist das Unterseeboot nun nahe genug heran, dann ist das Bild mit dem Bruchteil einer Sekunde vollkommen verändert. Drüben wimmelt es von Leuten, die sich bisher unter Deck verborgen gehalten hatten und in stärkster Nervenanspannung den richtigen Zeitpunkt für ihr Eingreifen abwarten mußten. Wände fallen um, Attrappen verschwinden, und aus den bis dahin verborgenen Geschützen spuckt ein Vernichtungsfeuer aus nächster Entfernung auf das irregeführte Unterseeboot, das sich dann nicht mehr durch allerschnellstes Wegtauchen der drohenden Vernichtung entziehen kann.

Das Wickelbaby

Daß wir mit solchen Gegenmaßnahmen des Feindes rechnen mußten, wußten wir, und wir haben den Heroismus, der diese Leute beseelte, niemals verkannt. Anders steht es aber mit einer Veröffentlichung, die zu Beginn des Jahres 1918 durch die gesamte englische Presse ging und die Infamie der Handlungs- und auch Denkweise unserer Feinde vor der breiten Öffentlichkeit so schamlos glorifizierte, daß wir erst die Bestätigung des tatsächlichen Vorfalles aus dem

Munde englischer Offiziere hören mußten, um die Wahrheit dieser Zeitungsangaben glauben zu können.

Die englischen Zeitungen erzählten ihrem Publikum, daß ein deutsches Unterseeboot im englischen Kanal einen Dampfer angehalten hätte, der sich dann als Neutraler entpuppte. Nach Ausweis der Schiffspapiere, die der Kapitän in einem Schiffsboot auf das Unterseeboot herübergebracht hatte, führte er jedoch Bannware mit sich und mußte versenkt werden. Die gesamte Besatzung des Dampfers war bereits in die Boote gegangen und war vom Schiff weggerudert. Das Unterseeboot fuhr dann an den Dampfer heran, um ihn mit ein paar Schüssen in die Wasserlinie zum Sinken zu bringen.

Doch plötzlich sieht man, wie aus einem der Aufbauten an Deck des Dampfers eine Frau mit einem Wickelbaby im Arm herausstürzt, die sich verzweiflungsvoll gebärdet und in rasender Angst dem Wahnsinn nahe zu sein scheint.

Deutsche Ritterlichkeit kennt in solchem Falle kein Zaudern. In kurzen Manövern geht das Unterseeboot langseit zu dem Dampfer. Eine vollkommen ruhige See begünstigte das Unterfangen. Weit beugt sich die Frau oben über das Geländer, um vor allem das Kind in hilfsbereite Arme, die sich unten geöffnet hatten, zu werfen. Ein Schwung, eine in Tücher eingewickelte formlose Masse fliegt durch die Luft. Dann eine ohrenbetäubende Detonation.

Und das Wickelbaby, das weiter nichts war als eine gut maskierte Aufschlagbombe, hatte deutscher Ritterlichkeit und deutschem Edelsinn ein unverhofftes Grab gegraben.

Schlußwort

Das Beifallsgebrüll eines degenerierten Pöbels scholl zu diesem Klimax von Perfidie, deren ein Deutscher unter keinen Umständen fähig gewesen wäre, die er nicht einmal dem rohesten Zynismus seiner Feinde zugetraut hätte.

Und ein Volk, das eine solche Tat mit Händeklatschen lohnte, das sich der Bestialität eines Baralong-Falles nicht schämte, hat uns Piraten genannt? Barbaren, Hunnen und Kindermörder?

Ein Lügenfeldzug ohnegleichen hat es fertiggebracht, den Heroismus und Patriotismus, die Ritterlichkeit und die Ehrlichkeit eines Volkes, das in beispiellosem Opfermut in vier langen Kriegsjahren Unmenschliches erduldet und getragen hat, so herabzusetzen, daß wir in den Augen der Welt gebrandmarkt sind als Lumpen und Verbrecher für lange Zeit.

Und was Feindestücke in widerlicher Verleumdung in den Kot gezogen, das wieder zu heben und zu verdientem Ansehen zu bringen, sind wir denen schuldig, die draußen ihre Treue mit ihrem Lebensblut besiegelt haben.

Der Untergang von S. M. UC. 55 am 29. September 1917 in der Hafeneinfahrt von Lerwik

Die Ausfahrt

Wieder einmal sollte es an einem Freitag hinausgehen an den Feind. Alle Vorbereitungen waren getroffen, und alle Maschinen und Elemente, die für unser Fortbestehen und den Erfolg der Unternehmung ebenso lebenswichtig waren, wie die eigene Herztätigkeit, waren gründlich durchprobiert.

Frohgemut und im Vollbewußtsein ihrer Kraft stand die Mannschaft am frühen Morgen des 21. September 1917 auf Deck angetreten, als wir im Hamburger Hafen neben dem Kriegsdock der Werft von Blohm & Voß Leinen loswarfen, um mit langsamem Manövrieren das freiere Wasser der Elbe zu gewinnen und auf Cuxhaven abwärts zu gehen.

Ein herrlicher Septembermorgen war es, und viele Abschiedsgrüße wurden uns von den nahen Ufern zugewinkt. Ganz nahe ging es dann an der großen Anlegebrücke von Blankenese vorbei, die wir in kaum 2½ Meter Abstand passierten. Mancher von den blauen Jungens hatte wohl, trotz des strengsten Verbotes, seinem Mädchen Bescheid gesagt, denn nicht wenige Menschen standen da und überschütteten uns bei unserem langsamen Vorbeigleiten mit einer Fülle von Blumen und Liebesgaben.

Ein freudiges Zurufen hin und wieder, ein Winken und Grüßen, dann wurden die Gestalten kleiner und kleiner, bis sie der Dunst der Ferne verschluckte und schließlich auch dem geübten Seemannsauge ganz entschwinden ließ.

Breiter wurde das Wasser, immer mehr traten die Ufer zurück, und schon tauchten im Morgendies die Schleusentürme von Brunsbüttel auf, wo wir noch unsere Torpedos und Proviant übernehmen sollten, als sich unheilkündend

der Kopf unseres leitenden Ingenieurs aus dem Turmluk hob, um Meldung zu machen, daß die Hauptölpumpe zusammengebrochen sei.

Wenn ich selbst jemals als Seemann einen Aberglauben gehabt habe, dann war es der, daß der Freitag und auch der dreizehnte Glückstage für mich waren. Und ein seltener Zufall hat es gewollt, daß ich die große Mehrzahl meiner vielen Seereisen vor dem Kriege bei der Handelsmarine und auch meine sämtlichen U-Boots-Unternehmungen an einem Freitag angetreten habe.

— — — Bis auf diese meine letzte Fahrt, die auch die letzte Fahrt von S. M. UC. 55 werden sollte.

Den ganzen aufgespeicherten Enthusiasmus hieß es nun erst einmal wieder gut einpacken, bis wir den lästigen Maschinendefekt behoben hatten. Eine kurze Prüfung überzeugte uns davon, daß der Schaden an der Pumpe so vital war, daß an ein Reparieren in kürzerer Frist gar nicht zu denken war. Wir liefen also in Brunsbüttel ein und bestellten drahtlos in Kiel, wo man derartige wichtige Maschinenteile immer einbaufertig vorrätig hatte, eine neue Pumpe, die uns dann auch am Abend bereits von einem speziell depeschierten Zerstörer gebracht wurde. Tag und Nacht arbeitete eigenes und auch Werftpersonal, unter denen sich auch — leider — Russen befanden, am Neueinbau, und am Montag nachmittag waren wir bereits wieder so weit, daß wir in Brunsbüttel ausschleusen und nach Helgoland gehen konnten, wo wir noch 18 Minen übernehmen sollten.

Dienstag, den 25. September, um 9 Uhr morgens, verließen wir dann unter den Klängen des Flaggenliedes, gespielt von der Kapelle der Matrosenartillerie, die dort stationiert war, den Hafen von Helgoland bei recht häßlichem Wetter. Kaum hatten wir die Nase herausgesteckt aus dem windgeschützten Winkel, da wurden wir auch schon beträchtlich hin und her geworfen mit unserem Boot, und eine wilde, schäumende See schlug über den Turm hinweg, so daß wir gar bald, trotz Lederzeug und Südwester, bis auf die Haut durchgeweicht waren. Aber eine solche Behandlung waren wir schon gewohnt. Erasmus hat es mit uns U-Boots-

Leuten, die wir im Norden unser Operationsgebiet hatten, immer besonders gut gemeint.

In Begleitung zweier Minensuchboote, die mit Minenfischgeräten vor uns auf fuhren, um das Fahrwasser von etwaigen Minen reinzufegen, ging es nach Westen, der großen englischen Minensperre zu, die sich in mächtigem Bogen von Terschelling, der Nordspitze von Holland, bis hinauf ins Skagerrack nach Hanstholm hinzog, und die gesamte Deutsche Bucht der Nordsee von der Außenwelt absperren sollte.

Um etwa 10 Uhr abends standen wir unmittelbar vor diesem breiten Minengürtel, und mit einem frohen Abschiedsgruß an die Heimat wurde unsere Begleitung entlassen. Wir selbst tauchten weg, um in zehnstündiger Unterwasserfahrt dieses kleine schikanöse Verkehrshindernis zu über= — oder besser wohl in diesem Falle — zu unterwinden.

Als wir am folgenden Tage, nach mancher unliebsamen Berührung mit Minenstandern, die auch für die stärkste Konstitution immer eine erhebliche Nervenpeitsche waren, um ¼ nach 8 Uhr auftauchten, raste eine wilde See vom Westen gegen uns heran. Angenehm war der Aufenthalt auf dem Turm keineswegs. Aber das focht uns wenig an.

Unser Befehl lautete diesmal:

„Neun Minen legen vor Kirkwall, sodann die letzten neun Minen bestmöglich in die Einfahrt von Lerwik auf den Shetland=Islands placieren, im darauffolgenden Morgengrauen bis zu 60 Granaten auf die Gaswerke, Bahnhofsanlagen und die Schiffe im Hafen anzubringen (je nachdem die Gegenwirkung ausfiele, das Boot solle hierbei auf keinen Fall unnötig aufs Spiel gesetzt werden), und dann Kreuzerkrieg in jenen Gegenden um die schottische Nord= und Westküste herum nach eigenem Ermessen."

Eine an sich recht schöne Aufgabe, wenn das Wetter nur etwas besser gewesen wäre.

Wesentliches hat sich am 26., 27. und 28. nicht ereignet. Einige wenige englische Fischdampfer sichteten wir am Horizont, ohne jedoch weiter Notiz von ihnen zu nehmen. Das

anfänglich nur stürmische Wetter wuchs sich rasch zu einem regelrechten Sturme aus, und haushohe Wellen peitschten vom Westen und, nachdem der Wind am 27. etwas nach Norden ging, vom Nordwesten gegen unser kleines Boot.

Wenngleich unser Befehl lautete, zuerst vor Kirkwall unsere Minen abzuwerfen, änderten wir diese Folge doch bald, da die Ansteuerung von Kirkwall ziemlich ungedeckt gegen den herrschenden Sturm lag und wir bei unserer Minenaufgabe auf so erhebliche Schwierigkeiten gestoßen wären, daß dadurch der ganze Zweck der ausgelegten Minen hätte in Frage gestellt werden können. Bei solchem Wetter ging keines der englischen Schiffe unnötig aus dem Hafen, und wenn die Minen erst tagelang in dieser hochgehenden See im Wasser lagen, war die Gefahr zu groß, daß Seegang und Strom sie losriß, ohne daß sie ihren eigentlichen Zweck zuvor erfüllt hätten.

Lerwik war unsere Hauptaufgabe. Hier sammelten sich alle Schiffe, feindliche und neutrale, die aus den südlicher gelegenen Häfen Englands kamen, um von dort aus in großen Konvois und unter allerstärkster Bedeckung durch Zerstörer, Luftschiffe und Flieger, nach Norden bis zur Grenze des von Deutschland bestimmten Kriegsgebietes geführt zu werden. Hier war der Gürtel, den unsere Kriegsgebietserklärung rund um England gelegt hatte, am schmalsten, und viele Kapitäne glaubten hier im hohen Norden am ehesten der unheimlichen Wirkung der U-Boots-Waffe entgehen zu können.

Zu unserem Entschluß bestimmte uns aber vor allem die geographische Lage des Hafens. Die Shettland-Islands sind eine Inselgruppe, die sich vom Norden nach dem Süden hinunterzieht. An ihrer Ostküste liegt, tief in einer großen Bucht, ein ziemlich großes und auch ausreichend tiefes Hafenbecken, um das herum die Stadt gebaut ist.

Wir waren keinen Augenblick darüber im Zweifel, daß wir hier mit allerstärkster Gegenwirkung zu rechnen hatten. Der Hafen war für die englische Lebensmittelzufuhr im Laufe der Ereignisse zu wichtig geworden, als daß der Engländer nicht alles getan hätte, um ihn auch ausreichend zu schützen. Ohne

Zweifel hatten wir in der äußeren Einfahrt Netze und große Minensperren zu erwarten und mit einer intensiven Bewachung durch Fahrzeuge aller Art zu rechnen. Aber das war für uns nur ein Ansporn, nun erst recht den größtmöglichen Erfolg aus unserer Unternehmung herauszuholen.

Aber nicht bei Nacht wollten wir die so gefahrvolle Ansteuerung wagen, sondern am hellen, lichten Tage, unter Wasser, damit wir aus der Fahrtrichtung der Bewachungsfahrzeuge einen Anhalt dafür gewinnen konnten, wie die zu erwartenden Sperren ungefähr lagen.

Minen müssen möglichst bei Hochwasser gelegt werden, damit die Ankertaue sich auch beim Auslegen auf die richtige Länge einstellen. Das liegt im Mechanismus der Einstellung. Es passiert sonst allzuleicht, daß die Minenstander zu lang werden und die Minen bei Niedrigwasser an der Oberfläche schwimmen, so daß dann der Feind mit Leichtigkeit ihre Position feststellen und sie gefahrlos wegfischen kann. Da Hochwasser an jenem Tage um ½3 Uhr nachmittags zu erwarten war, beschlossen wir, unsere „schwarzen Eier" zwischen ¼3 und ¾3 Uhr abzuwerfen.

Vor Lerwik

Als am Sonnabend, dem 29. September 1917, kurz vor 6 Uhr morgens das erste Morgengrauen einsetzte, lagen wir bereits unter dem Windschutze der sich lang hinstreckenden Insel in einer Entfernung von knappen 12 Seemeilen, d. h. also etwa 22 Kilometer. Wir hatten reichlich Zeit bis zum Nachmittage. Da wir aber auf unserem Anmarsche auf keinen Fall gesehen werden durften, stellten wir unsere Ölmotoren, die wir infolge ihres Luftverbrauches und der Auspuffgase nicht in der Unterwasserfahrt gebrauchen konnten, ab und schalteten dafür die Batterien auf die Dynamos. Dann gingen wir unter Wasser und kreuzten in langsamer Fahrt, indem wir uns immer auf ungefähr 20 Meter hielten, auf die minenfreie Einfahrtsrinne zu. In Zwischenräumen von etwa einer Stunde hoben wir das Boot bis auf 10 Meter, fuhren das Sehrohr aus, hielten Umschau und stellten durch

Peilung von den jetzt schon deutlich sichtbar werdenden Landmarken unseren genauen Standort fest.

Die allerdings reichlich vorhandene Bewachung störte uns wenig. Wir hatten im Gegenteil immer wieder einen willkommenen Anhalt durch sie, daß wir uns auf dem Kurse, auf dem wir ansteuerten, gefahrlos bewegen konnten.

Starkes Schraubengeräusch, das offenbar von mehreren Schiffen herrühren mußte, veranlaßte uns um 11 Uhr morgens, mit dem Sehrohr rasch mal Umschau zu halten und dann schleunigst auf 40 Meter zu gehen. Gerade über uns hinweg fuhr eine Flottille von 9 Zerstörern, die ihr Minensuchgerät ausliegen hatten und hinter sich herschleppten; und nur zu leicht hätten sie uns beinahe diese kinderarmdicken Stahltrossen in unsere Schrauben geschleift. Als wir um 1 Uhr wieder Umschau hielten, lagen die Zerstörer weit unten im Süden, und wir selbst standen kaum drei Seemeilen südlich der Hafeneinfahrt.

Keine zwei Meilen mehr waren es um 1 Uhr bis zu der Stelle, an der wir unsere Minen loswerden wollten. Wir hatten also noch reichlich Zeit und waren gar nicht böse darüber, daß der Koch uns jetzt ein verlockendes Mittagessen, aus Reis und Konservenfleisch bestehend, aufzutischen begann. Da wir in Unterwasserfahrt waren, durfte ja kein Mann der Besatzung seine Manöverstation verlassen. Jeder bekam sein Essen dahin, wo er seinen Dienst versah, und so saßen und standen wir nun in der Hauptzentrale zu neun Mann und versuchten, jeder dem andern aus dem großen Eßtopf, den uns der Koch hierhergebracht hatte, den besten Bissen vor der Nase wegzufischen.

Als der Uhrzeiger dann auf zwei rückte, ging ich nochmal durch das ganze Boot und kontrollierte alles genau nach. Vor allem die Minenschächte hatten meine besondere Aufmerksamkeit. Gerade bei ihnen mußte alles aufs Tüttelchen stimmen, damit das Abwerfen der einzelnen Minen sich nachher ganz programmäßig abwickeln konnte. Alle Abwurfhebel wurden noch einmal sorgfältig überprüft, und dann ging ich, beruhigt durch überall vorgefundene mustergültige Ordnung, in die Zentrale und stieg hinauf in den inneren Kommandoturm.

Emsig arbeitete unter mir in der Zentrale auf dem Kartentischchen der Steuermann mit Zirkel und Lineal über der Seekarte. Noch einmal hielten wir, nachdem wir das Boot auf 10 Meter gehoben hatten, Umschau mit dem Periskop und nahmen rasch eine Peilung (Richtungs- und Abstandsmessung) der nächstgelegenen Landobjekte, damit wir ganz sicher waren, daß wir auch genau über der beabsichtigten Stelle standen.

Nirgends sah man irgendeine Erregung oder Nervosität bei der Besatzung. Jeder versah seinen Dienst wie bei einer Übungsfahrt in der Heimat, und ein Unbefangener, der plötzlich in unsere Mitte gesetzt worden wäre, hätte nie geglaubt, daß wir uns in einer Aktion fast mitten im englischen Hafen befanden. Die Leute wußten genau, wie stark die Bewachung war, die ich bei meinem letzten Umblick mit dem Sehrohr oben festgestellt hatte. Nicht weniger als 4 Zerstörer und 8 Bewachungsdampfer kreuzten in gar nicht allzu großer Entfernung vor der Hafeneinfahrt und versprachen eine nicht gerade freundliche Aufnahme, wenn wir an der Oberfläche hätten erscheinen müssen.

Der Untergang

Doch rasch rückte der Uhrzeiger vorwärts. „Klar zum Minenlegen", erging das Kommando. Und umgehend kam die Antwort: „Ist klar!"

Alle hatten sie schon gefiebert auf den Moment, der nun endlich doch die erste kriegerische Handlung auf dieser Reise bringen sollte. Jeder stand erwartungsvoll auf seinem Posten, und wohin ich auch sah, überall leuchteten mir strahlende Augen entgegen.

2 Uhr 15. Es war so weit. — „Erste Mine . . ."

Weiter habe ich nicht gesprochen, den Ausführungsbefehl, das „los", habe ich nicht mehr herausbekommen. Die elementare Brutalität der Ereignisse hatte mich überholt.

Ein ganz kurzes, ganz feines Knacken hatte es gegeben, ein kaum merkliches Zittern lief durch das Boot, dann neigte sich das Vorderteil, und ich hatte Mühe, mich aufrechtzu-

halten bei der Vorschräglage, in die der Schiffskörper plötzlich fiel. 35 Grad Vorderlastigkeit zeigte mir ein schneller Blick auf den Neigungsmesser. Rapide rückte der Zeiger des Tiefenmanometers vorwärts. 35, 40, 50 Meter.

Mit einem Blick in die unter mir liegende Zentrale sah ich, daß sowohl der Ingenieur, wie auch ein Maschinistenmaat besinnungslos am Boden lagen und aus Kopfwunden bluteten. Sie waren bei dem ruckartigen Vorkippen des Bootes unglücklich gegen irgendeine Kante geschlagen.

Da gab es kein weiteres Besinnen.

Auf der Stelle, auf der wir standen, mußten wir mit etwa 120 Meter Wassertiefe rechnen, und der Druckprobe durfte das Boot unter keinen Umständen ausgesetzt werden. Mit einem Sprunge war ich unten in der Zentrale und riß die Zulaßventile der Druckluftleitung zu den vorderen Tauchtanks auf.

Schon zeigte das Manometer über 80, und noch war das Boot um keinen Grad aus seiner Schräglage gewichen. Lange bereits war der Befehl gegeben, die Maschinen abzustellen, da wir uns durch die Schraubenumdrehungen und den eigenen Vorwärtstrieb nur noch mehr in die Tiefe gebohrt hätten.

Da rissen wir dann auch die Zulaßventile zu den hinteren Tauchtanks herum, und gurgelnd preßte sich die Luft mit 164 Atmosphären Druck zwischen die Tankwände und drückte das dort beim Untertauchen am Morgen eingeflutete Wasser hinaus.

Zu Stunden wurden uns die Sekunden, ehe der Manometerzeiger endlich auf 95 Meter Wassertiefe langsam zum Stehen kam und das Boot sich dann ganz allmählich zu heben begann.

Inzwischen war auch der Ingenieur wieder zu sich gekommen. In raschem Begreifen der Situation sprang er auf und hat, obgleich verletzt, bis zum letzten Augenblick des Bootes treu auf seinem Posten ausgehalten.

„Wassereinbruch am vorderen Schott“, war die Meldung des Maaten, der im Minenraum seine Gefechtsstation hatte, gleich nach dem ersten Erkennen der Situation gewesen. Als

dann nach vergeblichen Versuchen, das Boot durch Preßluft wieder auf ebenen Kiel zu bringen, alle Leute, die im Augenblick auf ihren Stationen entbehrlich waren, in den hinteren Teil des Bootes geeilt waren, um durch die so veränderte Trimmlage das Gleichgewicht eventuell wieder herzustellen, hatte der Minenmaat im Vorbeieilen noch gerufen: „Sehr starker Wassereinbruch!"

Jetzt hatte ich einen Augenblick Zeit. Mit wenigen Sprüngen stand ich im Minenraum und sah dort, daß die Situation durchaus verzweifelt war. Da gab es wohl keinen Ausweg mehr! Bis an den Gangsüll stand das eingebrochene Wasser bereits, der ganze Raum war überflutet, und nur der vorderlichen Schräglage des Bootes war es zuzuschreiben, daß das Wasser nicht auch bereits den vorderen Mannschaftsraum überschwemmt hatte.

Ganz allmählich hatte sich das Boot inzwischen aus der Tiefe von 95 Meter wieder zu heben begonnen. Die sofort auf die Minenbilge angestellten Pumpen hatten ausgezeichnet angeschlagen, waren aber gänzlich außerstande, auch nur einen Bruchteil der ständig weiter einbrechenden Wassermassen zu bewältigen.

Da entschlossen wir uns, um das Boot überhaupt erst mal auf ebenen Kiel zu bekommen, die Tauchtanks ganz auszublasen und auf einen Augenblick an die Oberfläche zu steigen. Es war ein wahnsinniges Beginnen in dieser unmittelbaren Nähe des Landes, am hellen, lichten Tage an die Oberfläche zu gehen inmitten einer formidablen feindlichen Abwehr zu Lande und zur See. Aber in dieser verzweifelten Situation das einzige wohl, was uns zu tun übrigblieb. Noch schien der Engländer von unserer Anwesenheit nichts gemerkt zu haben. Unbehelligt lagen wir mit dem voll ausgeblasenen Boot einige Augenblicke an der Oberfläche, um dann nochmals unser Glück unter Wasser zu versuchen.

Und wieder riß es uns, mit bis zu 40 Grad Vorlastigkeit, hinunter auf 95 Meter Wassertiefe, ehe es uns gelang, dem weiteren Sinken Einhalt zu gebieten. Und erst, nachdem wir sämtliche vorderen Tauch- und Trimmtanks ausgeblasen hatten, begann das Boot ganz allmählich, bis auf 45 Meter



An Bojen hängendes U-Boots-Netz vor der Hafeneinfahrt von Kirkwall. Ein englisches Bewachungsfahrzeug öffnet die Sperre, um einem einlaufenden Dampfer die gesperrte Fahrstraße freizumachen



Englisches Projekt, tiefgehende und ganz flach gebaute Leichter ohne Besatzung zum Transport von Kriegsmaterial zu verwenden, um so der U-Boots-Gefahr und des eigenen Personalmangels Herr zu werden. Diese Leichter sollten von bewaffneten Schleppdampfern durch das Kriegsgebiet geschleppt werden



„Camouflage“ = „Mimikrie“

Durch diese frappierende Bemalung sollte der eigentliche Charakter feindlicher Handelsdampfer maskiert werden. Die irreguläre Anordnung der Farben wirkte auf größere Entfernung so täuschend, daß der Verfolger keine Handhabe hatte, Art, Größe, Kurs und Schnelligkeit mit einiger Sicherheit festzustellen

zu steigen, um sich dann endlich eine Zeitlang in dieser Höhe zu halten. Aber ebenso unvermittelt, wie das Boot zuerst vornüber gefallen war, fiel es jetzt auf einmal von 35 Grad Vorderlastigkeit auf gut 20 Grad nach hinten.

In reißendem Strom schoß das im Minenraum eingebrochene Wasser über den Süll des Vorderschottes (zwischen Minen- und vorderem Mannschaftsraum) und überschwemmte diesen in einem Augenblick, fast schon durch das Passierluk des zweiten Schottes in die Hauptzentrale leckend. Jetzt gab es keine Hoffnung mehr auf ein Entkommen. Die vorderen Batterien, die im Boden des Mannschaftsraumes untergebracht waren, von Salzwasser überschwemmt! Das mußte uns den Rest geben. Und schon sahen wir von der Zentrale aus, wie sich im Vorschiff weißliche Schwaden zu bilden anfingen. Chlorgase!

Wie eine Wippe, die sich Kinder über einen Holzklotz aus einem Brett gemacht haben, so riß es das Boot jetzt von 35 Grad Vor- auf 20 Grad Achter-Lastigkeit. Hin und her. Keinen Moment mehr war es möglich, in irgendeiner Lage auch nur eine sekundenlange Stabilität des Bootes zu erreichen.

Maschinengewehrähnliches Knallen im Hinterschiff ließ mich umblicken.

„Feuer im Maschinenraum! Kurzschluß!"

Riesige Stichflammen leckten am Schaltbrett quer durch den Raum und gaben für Momente eine übertaghelle Beleuchtung im Boot. Der bedienende Maat, der die Schaltung gerade umlegen wollte, lag am Boden, grausam zerrissen! Der erste Tote!

Jetzt gab es kein Halten mehr für uns hier unten in dieser Hölle.

Der einzige Gedanke war nur noch, möglichst viele Leute lebend aus dem Boote herauszubekommen, wenn es überhaupt noch möglich sein sollte, uns bei dem durch die bisherigen Manöver bereits äußerst beanspruchten Preßluftbestand an die Oberfläche drücken zu können. Statt 164 zeigte der Indikator nur noch 65 Atmosphären in den Preßluftflaschen.

Aber so lange, als es irgend ging, wollten wir doch noch hier unten aushalten, um wenigstens die nötigen Vorbereitungen zur Rettung der Leute sowohl wie auch zur restlosen Vernichtung des Bootes zu treffen.

Mit einem Mute, der gar nicht genug gewürdigt werden kann, hatten alle auf ihren Posten ausgehalten und mit stoischer Ruhe Befehl um Befehl ausgeführt, als ob es gar kein Sterben geben könnte. Und wie sie mir später freimütig eingestanden, keiner von ihnen hat mehr daran geglaubt, daß wir noch einmal an die Oberfläche des Wassers würden kommen können.

Schwimmwesten sind in der Theorie sehr schön, und auch als Kopfpolster haben sie mir in der langen Spanne meiner Unterseeboots-Frontzeit wertvolle und unvergessene Dienste geleistet. Aber bei vier Grad Wassertemperatur genügen sie wohl kaum, um einen Menschen längere Zeit schwimmfähig zu halten. Alles, was im Boot irgendwie als schwimmbar angesprochen werden konnte, wurde deshalb mit Äxten losgeschlagen und unter dem Turmluk zusammengetragen, um es nachher, wenn es uns doch noch glücken sollte, an die Oberfläche zu kommen, den im Wasser Liegenden mit als Stützpunkt geben zu können.

Alle Geheimbücher, Karten und Anweisungen verpackte ich in dem bleibeschlagenen Ledersack und band diesen dann an meinen Leibriemen, um ihn beim Heraussteigen aus dem Luk sofort versenken zu können und ja nicht etwa in der Hast des letzten Augenblickes im Boot liegenzulassen.

Dann kam eine schlimme Arbeit. Sprengbomben legen an das eigene Schiff!

Im Hinterschiff hatte es weiter keine Mühe, da der Brand inzwischen durch die Mannschaft schon absolut lokalisiert war. Nun hieß es noch, je zwei Bomben auf die im vorderen Minenraum liegenden Köpfe der beiden Torpedos anbringen. Denn es war keine leichte Arbeit, durch die strömenden Wasser und die inzwischen stark entwickelten Chlorgase hindurch den Weg in das vordere Boot zu gewinnen und auch rasch wieder zurück zu sein. Aber es gelang wider Erwarten, und die Lungen hatten unter den Gasen nicht so

gelitten wie die Schleimhäute der Augen. Die Zündschnüre der Bomben wurden sowohl vom Vor- wie auch vom Hinterschiff zur Zentrale verlegt, um von dort aus im letzten Augenblick, ehe wir das Boot verließen, angeschlagen zu werden.

Erwartungsvoll hingen die Augen der Leute an ihrem Führer. Noch ein Rundblick, ein Lebewohl dem treuen, stählernen Kriegskumpanen, dann erging der Befehl zum An- und Ausblasen.

Es war mehr als fraglich, ob uns das Manöver noch gelingen würde; dazu hatten wir schon zuviel Preßluft bei den vorangegangenen Versuchen eingebüßt. Das war auch nicht mehr der altgewohnte Ton der strömenden Preßluft, nachdem die Zulaßventile zu den Tauchtanks geöffnet waren. Müde und matt klang es, sterbensmatt! Und fast schien es so, als ob alles Hoffen vergebens war. Wohl weit über eine Minute verstrich, ehe der Zeiger des Manometers endlich etwas zu rücken anfing.

Wir hatten Zeit, uns auf den letzten Augenblick vorzubereiten.

Denn auch daran, daß man uns herausholen würde aus dem Wasser, daran glaubte kein U-Boots-Mann mehr. Das wußten wir aus Berichten von gefangenen Kameraden, die uns auf Umwegen früher schon erreicht hatten, daß der Engländer, wenn er überhaupt Gefangene machte, selten mehr als zwei Mann aus dem Wasser zog. Und das tat er auch nur deswegen, um festzustellen, welches unserer Boote er nun eigentlich jeweils versenkt hatte; dann aber auch, um diese zwei Leute im Verhör und in ihren Aussagen gegeneinander auszuspielen. Was dann noch im Wasser lag, wurde mit Maschinengewehr abgestreut, oder man ließ es gnädig ersaufen. Wenn wirklich mal mehr Leute aus dem Wasser gezogen wurden, dann mußte es schon seine besonderen Gründe haben, und selten genug ist es ja auch vorgekommen.

Und doch hingen wir alle am Leben und hatten das stille Hoffen, daß es so doch noch nicht zu Ende sein könne. Wir waren doch alle noch so jung.

Sehr, sehr langsam ist das Boot dann an die Oberfläche gestiegen. Es war fast, als ob dieser geborstene Stahlkörper Seele gehabt hätte, als ob er wußte, daß sein nahes Ende bevorstand, das er nun noch nach bester Möglichkeit hinauszögern wollte.

Kaum wußten wir den Turm über Wasser, da riß ich auch schon das Einsteigluk auf und sprang an Deck. Trotz der schützenden Bucht stand eine ziemlich hohe See. Bis auf vier Mann und den Ingenieur, die noch die Maschinen im Innern des Bootes bedienen mußten, kamen sofort alle Mann an Deck.

Die englischen Wachtschiffe sind wohl zu erstaunt über unser plötzliches Erscheinen in ihrer Mitte gewesen, so daß sie das Schießen ganz und gar vergaßen. Der erste Brummer sauste von einer Landbatterie über uns hinweg. Dann nahmen schließlich auch die Zerstörer das Feuer auf, und die Bewachungsdampfer begannen sich einzuschießen.

Aber wozu sollten jetzt noch unnötig die Leute dem feindlichen Feuer ausgesetzt werden? „Alle Mann über Bord!“ erging der Befehl an alle, die an Deck standen, und fünf oder sechs der Leute sind ihm auch ohne weiteres nachgekommen. Sie trieben bald im Kielwasser achteraus, da wir die Maschinen des Bootes wieder hatten angehen lassen, um dem Feind ein nicht gar zu leichtes Ziel zu bieten.

Aber der Engländer hatte sich bereits gut auf uns eingeschossen. Mehrere Salven der Zerstörer hatten absolut deckend gelegen, ohne jedoch einen wirksamen Treffer auf dem Boot zu erzielen.

Es hatte keinen Zweck, länger zu zögern. „Sprengbomben anschlagen!“ erging der Befehl an den Ingenieur in die Zentrale hinunter, und nachdem die Ausführungsmeldung „Sind angeschlagen!“ zurückgekommen war, „Alle Mann von Station, alles über Bord!“

Sieben Minuten blieben uns noch, bis die Zündschnüre abgebrannt waren und die Sprengbomben zusammen mit den Torpedoköpfen, an denen sie befestigt, hochgehen mußten.

Dann durften wir aber auch nicht mehr in unmittelbarer Nähe des Bootes sein, denn die zu erwartende, von uns vorbereitete Explosion mußte fürchterlich werden. Von unserm Boot sollte dem Engländer doch auch nicht ein Schräubchen in die Hände fallen. Dafür hatten wir wenigstens noch sorgen können.

Schon saßen die ersten Treffer im Boot, und ein Matrose wurde durch einen Volltreffer über Bord gerissen, da wurde ich selbst durch Splitter einer krepierenden Granate leicht verwundet und von ihrem Luftdruck in hohem Bogen vom Turm ins Wasser geschleudert.

Der größte Teil der Leute muß mir dann unmittelbar gefolgt sein, denn als ich den Kopf wieder über Wasser bekam, schwammen wohl zehn Mann um mich herum, und das Boot war schon gute fünfzig Meter entfernt.

Punkt auf Punkt saßen dort jetzt die Treffer. Dann gab es einen Schlag, daß es meinen Körper, der vollkommen gefühllos und wie tot im Wasser trieb, durchzuckte, als ob mir in alle Poren des Leibes Stecknadeln getrieben würden, und das Boot verschwand in einer riesigen Wassersäule.

Noch zwei weitere schwere Detonationen folgten nach wenigen Augenblicken, und ich nehme an, daß Teile des Bootes beim Sinken auf dort liegende Grundminen gefallen sind, um so völlig vernichtet zu werden.

S. M. UC 55 hatte aufgehört zu sein!

Eine Höllenmaschine

Lange habe ich mich vergeblich gefragt, was nun eigentlich die Ursache unseres Unterganges gewesen ist. Gewiß, der Wassereinbruch im Vorderschiff, das stand ja außer Frage. Aber wodurch war der verursacht?

Erst später, als ich vor der englischen Inquisition stand und zwei Bajonette auf dem Brustkasten hatte, um so zu den verweigerten Aussagen gezwungen zu werden, habe ich aus den Fragen der Offiziere des Intelligence-Department der War-Office die wahre Ursache erkannt.

In ein Netz waren wir ja nicht geraten, dazu hatte das

Boot viel zu sehr bis zum letzten Augenblick seine volle Bewegungsfreiheit bewahrt. Auf eine Mine konnten wir auch nicht gelaufen sein, denn das hätte erstlich mal eine ganz andere Detonation gegeben, dann aber auch, und das vor allem, hätte die Sprengwirkung einer Mine ein derartiges Leck gerissen, daß das Boot unverzüglich vernichtet gewesen und gesunken wäre, ohne daß wir auch nur einen Augenblick Zeit zum Überlegen gehabt hätten. Und feindliche Überwasser-Gegenwirkung hatte zu entfernt von uns gestanden, als daß wir hierin den ursächlichen Zusammenhang unseres Unterganges hätten suchen können. Sehr groß kann das Loch nicht gewesen sein, das wir im Druckkörper hatten, sonst hätten wir einen um vieles stärkeren Wassereinbruch haben müssen und hätten uns nicht noch über zwanzig Minuten lang unter Wasser halten können.

Aber — leider — hatten sich zwischen den Arbeitern, die auf unseren heimatlichen Werften arbeiteten, kriegsgefangene Ausländer befunden. Ein winzig kleiner Sprengkörper, mit einem Uhrwerk auf Zeit eingestellt, hatte seine Schuldigkeit getan.

Einer Höllenmaschine, die uns im eigenen Heimathafen eingebaut worden war, hatten wir die schwere Leidenszeit einer über zwei Jahre währenden Gefangenschaft zu verdanken.

Die Gefangennahme am 29. September 1917 in der Hafeneinfahrt von Lerwik

Im Wasser

Eigentlich fühlte ich mich recht wohl im Wasser, soweit von Fühlen überhaupt die Rede sein konnte. Denn ich war in einem Stadium vollkommener Gefühllosigkeit. Auch mein Gehör arbeitete nicht, weil mir durch den Luftdruck der Granate, die mich über Bord gerissen hatte, das rechte Trommelfell geplatzt war. Hohe Wassersäulen spritzten rund um mich auf von krepierenden Granaten, ohne daß mich das im Beobachten des wegsinkenden Bootes auch nur im ge-

ringsten irritiert hätte. Ich fühlte mich körperlich absolut tot und hatte das Empfinden, die ganzen Vorgänge um mich herum nun aus einem Jenseits zu beobachten, zu dem jede irdische Verbindung bereits vollkommen abgeschnitten war. Ich erinnere mich genau, in den Momenten damals derartige Gedanken gehabt zu haben und bedauerte es in gewissem Maße, über den Augenblick des Sterbens in einer Art Bewußtlosigkeit hinweggekommen zu sein, die mich dieses Sterben des Körpers nicht hatte an mir selbst beobachten lassen.

Auch die letzten Anordnungen, die ich im Boot getroffen hatte, ging ich im Kopf noch einmal durch und wartete ängstlich auf das Hochgehen der angeschlagenen Sprengbomben, ob sie auch in hinreichendem Maße ihre Wirkung tun würden, damit das Boot dem Engländer auf keinen Fall, auch nicht in schwer beschädigtem Zustande, in die Hände falle.

Daß ich dann schließlich doch zum Bewußtsein des „Noch-am-Leben-sein" kam, war wohl zum großen Teil auf die Wassertemperatur zurückzuführen, die wir noch kurz vor dem Wassereinbruch auf + 4 Grad gemessen hatten.

Wenn mich bisher die Schwimmweste ohne eigenes Dazutun über Wasser gehalten, so hatten sich inzwischen doch schon die Kleider voll Wasser gesogen, und ich begann ganz instinktiv, Schwimmbewegungen zu machen.

Aber mit meinem Untergestell mußte irgend etwas nicht ganz in Ordnung sein. Das bestimmte Gefühl hierfür beherrschte mich endlich so ausschließlich, daß ich beschloß, auf Rückenlage zu gehen und Musterung abzuhalten.

„Linkes Bein hebt!" Jawohl, das war leichter gedacht als getan. Ich hatte außer dickem Isländer Unterzeug volle Uniform, und darüber Lederzeug an und trug zudem noch langschäftige Seestiefel! Aber schließlich bekam ich die linke Fußspitze eine ganze Winzigkeit über Wasser.

Das eine Pedal war also noch vorhanden.

Dieselbe mühselige Musterung wurde nun auch über das andere Bein abgehalten. Auch das war noch vorhanden! Und für einen Augenblick war ich beruhigt.

Aber die Zweifel kamen wieder. Irgend etwas mußte mit

diesen Stelzen da unten lossein. Ich hatte trotz allem das Gefühl, daß mir vom Unterkörper ab alles weggeschossen wäre. Neue Zweifel kamen mir, und im ersten Schrecken eines neuen Gedankens bekam ich so reichlich viel Salzwasser zu schlucken, daß ich beschloß, künftighin diese Wasserzufuhrrinne etwas besser unter Verschluß zu halten.

Urplötzlich war mir die neue Erkenntnis gekommen: Beide Male hatte ich vorhin gewißlich dasselbe Bein hochgehalten, und ein Bein war weg!

Ich ging also nochmals in Rückenlage und hielt ein Bein hoch. Diesmal etwas intensiver, denn an der Biegung der Sohle wollte ich feststellen, welches Bein es war. Unzweifelhaft das linke! Das war also da! Eigentlich war es nunmehr eine gedankliche Spielerei, die mich das rechte Bein noch heben ließ, denn ich war fest davon überzeugt, daß es abgeschossen war. Da erscheint plötzlich eine Fußspitze über Wasser. Das ging doch nicht mit rechten Dingen zu? Ich glaubte meinen Augen nicht trauen zu können. Das war schon eine Extraanstrengung wert. Ich gab meinem Unterkörper einen solchen Schwung, daß ich mit der Nase bedenklich unter Wasser kam, hatte aber die Genugtuung, dabei feststellen zu können, daß das rechte Bein tatsächlich noch da war, denn der Fuß war fast bis zur Wade aus dem Wasser gewesen.

Wie ich später nach meiner Rettung feststellte, hatte ich eine absolut nicht belanglose Verwundung im rechten Bein. Mehrere Granatsplitter saßen über und unter der Kniescheibe im Fleisch, ohne Gott sei Dank einen Knochen verletzt zu haben.

Lange bereits war das Boot untergegangen, und immer noch fielen Granaten zwischen uns, die wir im Wasser schwammen, nieder. Deutlich unterschieden wir an den Aufschlägen und den hochspritzenden Wassersäulen die Liebesgaben der schwereren Kaliber der Zerstörer, die sich auch weiterhin in großer Entfernung von uns hielten, und die der Bewachungsdampfer, die mit Schnellfeuerkanonen auf uns schossen. Letztere waren auch etwas näher an uns herangekommen, um uns besser eindecken zu können.

Nachgerade fing die Situation an, etwas ungemütlich zu werden. Ich konstatierte bereits ein merkbares Nachlassen der Tragfähigkeit meines Schwimmgurtes. Da fiel mir ein, daß ich ja noch Instruktionen und Anweisungen in der Brusttasche meiner Lederjacke hatte, die dem Feind nicht gerade in die Hände zu fallen brauchten. Den Bleisack mit den Geheimbüchern hatte ich gleich, nachdem wir das Turmluk geöffnet hatten, versenkt. Ein ganzes Bündel Papiere zog ich mühsam aus der Tasche heraus und zerriß sie, da das nicht mit den Händen ging, mit den Zähnen in winzige Teilchen, die ich dann im herrschenden Winde munter fliegen ließ.

Ein weniges später trieb mir auf der Wasseroberfläche ein kleiner bunter Fetzen entgegen. Jetzt erst wurde ich gewahr, daß ich auch die Bootskasse dem nassen Element ausgeliefert hatte. Einen ganzen Stoß Papiergeld, den ich bei Provianteinkäufen in Hamburg und Brunsbüttel übrig behalten, hatte ich auch unter den Geheimpapieren gehabt und gleichfalls vernichtet.

Es ist eigenartig, wie man auch in Situationen, aus denen man gar keinen Ausweg mehr sieht, doch immer noch um sein bißchen Leben kämpft. Wir alle wußten doch nur zu genau, daß der Engländer uns hier elendig absaufen lassen würde und gar nicht die Absicht hatte, noch irgend jemand aus dem Wasser aufzufischen. Das sahen wir ja auch aus dem ununterbrochenen Geschützfeuer, das immer noch auf uns lag. Und doch eiferten wir uns gegenseitig durch Zurufe an und nahmen im Schwimmen Richtung auf das etwa 5 Kilometer (3 Seemeilen) entfernte Land zu.

Das war eine weite Strecke, die wir da vor uns gehabt hätten, und wohl keiner wäre in dem Erschöpfungszustande, in dem wir alle doch schon waren, lebend angekommen. Aber was tut man nicht alles in seiner Verzweiflung!

Vor allem hieß es, die Kleider, die gewaltig nach unten zogen und jedes Vorwärtskommen behinderten, vom Leibe zu bekommen. Ich schlüpfte also erst mal aus meiner Schwimmweste heraus und zog die Lederjacke und das Uniformjackett wie auch die Weste aus. Dann nahm ich die Schwimmweste wieder um und fing nun bei den Seestiefeln

an. Das war ein mühseliges Beginnen, und in der wahnsinnigen Überanstrengung und den vielen vergeblichen Versuchen sind mir wohl auch die Tränen gekommen. Aber was half's, es mußte geschafft werden, und schließlich ging es auch. Die Leder- und Uniformhose, auch die Strümpfe und Unterhose machten weniger Schwierigkeiten. Nur das Unterzeug auf dem Oberkörper, das war einfach nicht herunterzubekommen. Die Wolle des Sweaters hatte sich so gespannt, daß sie in den Gelenken und um den Hals fast schmerzhaft schnürte. Aber wie sollte ich das herunterziehen? Glücklicherweise hatte meine bereits abgelegte Hose alte Anhänglichkeit bewahrt und schwamm in unmittelbarer Nähe. Rasch hatte ich das Messer aus der Tasche heraus, mit den Zähnen geöffnet und fing an, mich vom Halse herunter aufzutrennen. Es ging zwar langsam, oft mußte ich pausieren, aber schließlich war ich doch endlich ganz „nackedei".

Da sah ich meinen Burschen, der links von mir schwamm, mit aller Macht auf mich zusteuern. Er mußte irgend etwas besonderes haben, denn er lachte über das ganze Gesicht, nur verstehen konnte ich nicht, was er mir zurief. Freudestrahlend brachte er mir dann meine Mütze, die er im Schwimmen entdeckt, und die ich bei dem unfreiwilligen Überbordgehen verloren hatte, und setzte sie mir auf. So war ich nun wenigstens nicht ganz unbekleidet. Auch ein seidenes Taschentuch, das ich anstatt eines Kragens auf See immer um den Hals getragen, weil es so schön warm hielt, hatte ich umbehalten.

Das Feuer der Engländer war inzwischen verstummt, und die feindlichen Schiffe schienen die Absicht zu haben, sich auf Gegenkurs zu legen und wegzudampfen.

Unser Bootsmann, der links von mir in etwa 5 Meter Abstand schwamm, hatte die letzten Minuten schon merklich nachgelassen und konnte sich kaum mehr über Wasser halten. Plötzlich bäumte er sich hoch auf, schlug wild mit den Armen einige Male um sich und ließ dann still den Kopf nach vorn sinken. Er hatte ausgekämpft. Als ich ihn erreichte und ihm den Kopf aus dem Wasser hob, sah ich, daß das Auge schon gebrochen war. Herzkrampf!

Und gleich darauf haben auch meinen Burschen die Kräfte verlassen. Er hatte mich noch angerufen, aber ehe ich zu ihm hinkam, war es schon zu spät geworden. Ich habe ihm den Kopf nicht mehr hochgehoben, das wäre über meine Kräfte gegangen.

Die Schwimmbewegungen gaben uns noch einigermaßen Wärme und ließen vergessen, daß die Glieder unter der wahnsinnigen Kälteeinwirkung fast schon abgestorben waren. Wir waren recht verzweifelt, und heimlich schaute der eine und der andere zurück, wie weit die Leichen schon hinter uns trieben, denn das war der einzige Wegmesser, an dem wir die inzwischen schwimmend zurückgelegte Strecke erkennen konnten. Wohl schwimmt es sich leichter im Salz- als im Süßwasser, dafür aber zehrt es die Kräfte auch um so mehr.

Die englischen Schiffe, die sich inzwischen so weit entfernt hatten, daß wir nur noch die Schornsteine und Masten über dem Horizont sehen konnten, hatten wiederum gedreht und standen nun in etwa 2000 Meter Entfernung. Wollten sie noch einmal das Feuer auf uns eröffnen? Fast sah es so aus, und wir hatten uns bereits mit dem Gedanken an ein neues Bombardement abgefunden, als sie plötzlich mit großer Fahrt angingen und direkt auf uns zuhielten.

Jede Einzelheit konnte man an ihrem Bord schon erkennen. Die Offiziere auf der Brücke, die Leute, die klar an den auf uns ausgerichteten Geschützen standen und, fast hätte es mir den Atem benommen, da, auf dem vordersten Zerstörer, draußen auf der Nock der Brücke, nahmen zwei Leute gerade den Segeltuchbezug vom Maschinengewehr, und ein anderer schleifte den Patronengurtkasten heran. Wie eine Vision stand mir die Erinnerung an den Baralong-Fall vor Augen, als die Engländer Brüder, die sich schon ergeben hatten, mit Gewehr und Maschinengewehr hingeschlachtet hatten.

Den Tod wollte ich nun doch nicht sterben. Das war kein ehrlicher Soldatentod. Lieber wollte ich mir selber helfen. Ich war Seemann und Deutscher. Mein Browning hatte sich leider mit meinem Jackett selbständig gemacht. Mir blieb nur noch ein Ausweg, und den war ich gewillt zu gehen.

Wieder band ich meine Schwimmweste auf und tauchte dann mit ein paar Schwimmbewegungen probeweise weg. Es ging. Da konnte ich im gegebenen Augenblick rasch genug herauskommen, um mich selbst unter Wasser zu ziehen und dort das Atmen vergessen zu können. Ich legte mir also die Schwimmweste nur noch lose um die Brust, und beobachtete nun gespannt die Bewegungen auf der Brücke der feindlichen Schiffe.

Jetzt zogen sie den Schießgurt ein, jetzt luden sie einmal, dann zum zweitenmal durch, jetzt stellten sie das Visier und richteten aus. Da greift einer der Offiziere ein, irgend etwas an der Visiereinstellung muß falsch gewesen sein. Daß der Mann auch ausgerechnet mich zum Einvisieren aussuchen mußte. Mein Kopf kann im Wasser doch nicht anders ausgesehen haben, wie die von all den andern, die da noch herumschwammen?

Ein aufrichtiges Bedauern hatte ich, daß ich nicht schon vorhin beim Untergange des Bootes so viel abbekommen hatte, daß es zum Totsein hingelangt hätte. Dann wäre diese Quälerei doch nicht noch einmal gewesen. Das hätte doch ganz schmerzlos vorhin schon vor sich gehen können.

Herausgefischt

Näher und näher brausten inzwischen die Zerstörer, schon hörte man das Rauschen der mächtigen Bugwelle, und gebannt hing mein Auge an der Mündung des Maschinengewehres, um ja nicht das Mündungsfeuer zu verpassen. Denn ich wollte nicht erst bis zu den ersten Einschlägen um mich herum warten. Dann hätte ich ja doch dieser Bestie dort oben den Triumph gelassen.

Rasch nahm die Entfernung ab, und immer noch hielt der vorderste Zerstörer „G 69 Rouine", wie ich deutlich an seinem Buge lesen konnte, direkt auf uns zu.

Sollte er etwa einfach über uns hinwegfahren wollen? Der Gedanke war so gräßlich, daß ich ihn kaum fassen konnte. Das sollte also unser Ende sein?

Da höre ich den schrillen Ton des umgelegten Maschinen-

telegraphen, und gleich darauf das Gurgeln des von der rückwärts schlagenden Schraube gepeitschten Wassers.

Keine 15 Meter vor mir stand der Zerstörer wie angenagelt.

Dann setzte er ein Boot aus. Mit ein paar Schlägen stand dieses neben mir. Hände streckten sich aus und zogen mich hinein, und das mit einer solchen Vehemenz, daß mein Kopf unter eine Ducht (Sitzbank im Boot) zu liegen kam und die Füße hoch in den Himmel strebten. Mühsam sammelte ich mich zusammen und stand wieder auf. Unschwer jetzt zu erraten, warum man mich gerade aufs Korn genommen hatte und mich auch zuerst herausholte. Ich hatte ja noch die Offiziersmütze auf. Ein rascher Griff des Apprentice (Fähnrich), der das Boot führte, und schon hatte er sie in sorgsame Obhut genommen. Souvenir! Auf solche „Souvenirs" sind die Engländer immer wild gewesen, auch wenn es das letzte Stück war, das man noch auf dem Leibe trug.

Nun hatte ich nur noch das seidene Taschentuch um den Hals, eine goldene Armbanduhr und eine goldene Kette. Und auch die hat man mir später noch abgenommen, und nichts von all den Sachen habe ich je wiedergesehen.

Dem Ehrgeiz des jungen Apprentice, der fast noch ein Knabe, war mit dem eroberten Souvenir absolut Genüge getan. Was kümmerten ihn jetzt noch die Leute, die da im Wasser mit dem Tode rangen? Er hatte weiter keine Eile.

Das war aber nicht ganz nach meinem Geschmack. Mit einer starken Bewegung hatte ich ihn zur Seite gedrückt und ihm die Pinne des Ruders aus der Hand gerissen. Scharf und knapp ging dann mein Kommando: „Pull on Starboard, strike Port!" (Ruder an Steuerbord, streich an Backbord.)

Vielleicht war es nur die Überraschung, so glatt in Englisch kommandiert zu werden, vielleicht war es die disziplinierte Subordination des Soldaten unter den Offizier, vielleicht spürte aber auch der wetterharte englische Sailor instinktiv den ihm ebenbürtigen deutschen Seemann, der das Kind, das da befehlen sollte, mit einer Handbewegung erledigte. Kurzum, die englischen Offiziere haben mir später unumwunden zugegeben, daß ihre Mannschaften exaktere Boots-

manöver nie ausgeführt hätten, als unter meinem Kommando.

Rasch hatte ich drei meiner Leute, die in meiner unmittelbaren Nähe geschwommen waren, mit in das Boot hineingenommen. Noch ein Körper trieb herum, den ich auch auffischen ließ, die Leiche meines Burschen.

Dann sah ich mich um. Die anderen Zerstörer, die inzwischen herangekommen, hatten ebenfalls Boote ausgesetzt und die übrigen meiner Leute, die noch am Leben waren, herausgefischt. Es blieb mir nichts mehr zu tun übrig. Da brach ich zusammen. Mein Dienst hatte aufgehört, jetzt war ich Gefangener!

Kriegsgefangen

Nebelhaft nur erinnere ich mich noch, daß dem Apprentice vom Kommandanten des Zerstörers zugerufen wurde, uns an Bord eines der Fischdampfer zu bringen, die inzwischen auch herangedampft waren, und ich sah nun die schwarze Bordwand steil vor mir aufsteigen, als wir langsseit eines dieser Schiffe lagen. Ein wutverzerrtes Gesicht beugte sich über die Reling, den Browning in der Hand. „I dont take those Huns on board! Why dont you shoot them, why dont you drown those bastards?“ (Ich nehme diese Hunnen nicht an Bord! Warum erschießt ihr sie nicht, warum ertränkt ihr diese Bastarde nicht?) So schrie er den Fähnrich an, der unverrichteter Sache mit uns wieder zu dem Zerstörer zurückkehren mußte.

Wie ich dann auf den Zerstörer gekommen bin, weiß ich mich nicht zu erinnern. Eine wohltätige tiefe Ohnmacht hat mir das Erleben des Schlimmsten erspart, das diese Situation für uns brachte: das Besteigen des englischen Kriegsschiffes, das uns niedergekämpft hatte.

Lang auf dem Boden einer Schiffskabine liegend, kam ich langsam wieder zum Bewußtsein. Über mir kniete der Kommandant des Zerstörers und machte Wiederbelebungsversuche. Meinen Kopf stützte ein Offizier, der mir unablässig schweren, scharfen Whisky einflößte. Über die Hälfte der Flasche hatte man mir schon einlaufen lassen, und der Rest

verschwand auch noch in der nächsten Viertelstunde; außerdem eine gute halbe Flasche Portwein und zwei Tassen Mokka, dann war ich wieder soweit, daß ich allein auf meinen Beinen stehen konnte.

Einer meiner Leute hatte mich, als ich besinnungslos auf den Eisenplatten des offenen Deckes lag, auf eine diesbezügliche Frage der Engländer als seinen Offizier bezeichnet. Daraufhin trennte man mich sofort von den übrigen Geretteten und hat mir eine, das muß ich bedingungslos anerkennen, immerhin recht fürsorgliche Behandlung zuteil werden lassen.

Kaum schlug ich jedoch die Augen auf, da setzte auch schon das Verhör ein. Alles mögliche wollte man sofort von mir wissen. Mit wievielen U-Booten wir hier ständen, wieviele es überhaupt in Deutschland gäbe, ob die Neubauten die Verluste deckten, da man doch so furchtbar viele schon vernichtet hätte. So ging die Fragerei ins Endlose. Als ich gar keine Antwort gab und nur gänzlich apathisch dasaß, ließ man von mir ab, da man schließlich annahm, ich verstünde wohl kein Englisch.

Man gab mir ein zerrissenes wollenes Hemd, eine noch weniger ansprechende, namentlich um die Sitzgelegenheit und Knie herum bereits recht fadenscheinige Hose, ein Bindfaden mußte den Leibriemen ersetzen, und meine Neuequipierung war erst mal provisorisch abgeschlossen.

Der Zerstörer war in der Zwischenzeit eingelaufen und hatte kurz vor der Hafenmole Anker geworfen. Ich wurde an Deck geführt und auf einen kleinen Verkehrsdampfer gebracht, der aus dem inneren Hafen gekommen war, und auf dem mich ein höherer englischer Offizier erwartete. Ein Sekretär mit Bleistift und Notizblock stand hinter ihm, der das ganze Gespräch, zu dem man mich offenbar durch kordialste Behandlung bringen wollte, stenographisch aufnehmen sollte. Erstaunt war ich, von dem Engländer in so absolut reinem und fließendem Deutsch angeredet zu werden.

Aber er hatte kein Glück bei mir, wenn er von mir Aussagen erhofft hatte. Meine Schwäche war noch so groß, daß ich bald von neuem in Ohnmacht fiel und erst auf dem

Wohnschiff „Leander“, auf das man mich gebracht hatte, wieder zu mir kam. „Leander“ war ein altes englisches Kriegsschiff, das, vollkommen desarmiert, mitten im Hafen zu Anker lag und als Wohnschiff für den Stab der hier stationierten englischen Seestreitkräfte, die recht beträchtlich waren, diente. Ich wurde in einen Raum im Hinterschiff gesteckt, der durch einen langen Tisch und eine zu jeder Seite stehende Holzbank derart ausgefüllt war, daß man kaum noch zwischen Wand und Bänken entlanggehen konnte. Ein kleines Bullauge, das an einer der Schmalseiten des Raumes in die Bordwand eingelassen war, gab ein notdürftiges Licht. Die Tür zu meinem Verlies blieb offen, so daß ich ständig von dem davor postierten Seesoldaten beobachtet werden konnte.

Großmütig hatte man mir mitten auf den Tisch eine 50-Stück-Dose Navy-Cut-Zigaretten gestellt, aber kein Feuer dazu gegeben; das durfte ich beileibe nicht haben. Der Matrose, der mich bewachte, bekam eine Schachtel Zündhölzer, die er jeweils seiner Ablösung übergeben mußte. Und von diesem durfte ich mir bei Bedarf ein brennendes Streichholz ausbitten. Ich habe den guten Willen dieser Sentries wenig in Anspruch genommen, da es mir einfacher schien, mein Schiff durch Kettenrauchen unter ständigem Dampf zu halten.

Allgemach fing auch mein rechtes Knie an, mit Brennen und Stechen auf die unerhörte Vernachlässigung aufmerksam zu machen, mit der es behandelt wurde.

Ich verlangte einen Arzt.

Mehr von Neugierde getrieben, so einen Offizier dieser Unterseeboots-Apachen mal aus der Nähe zu sehen, als dienstlich, wie es ihm aufgetragen war, erschien dann ein Matrose bei mir, um sich erst mal zu erkundigen, was mir eigentlich fehle. Trotz der Nichtachtung, die in dem Schicken dieses Matrosen zum Ausdruck kam, gab ich ihm erschöpfende Auskunft, und zeigte ihm auch mein bereits stark geschwollenes Knie. Es ist dann wohl über eine halbe Stunde vergangen, ehe man mir, wieder durch einen anderen Matrosen, einen Wattebausch schickte, der nicht größer war als ein Hühnerei.

Gegen eine so offen gezeigte Unmenschlichkeit standen mir

keinerlei Mittel in meiner großen Hilflosigkeit zur Verfügung. Ich ergab mich resigniert in mein Schicksal und ging daran, die noch im Fleische steckenden Granatsplitter mit den Fingern herauszuziehen. Ganz schmerzlos ging es zwar nicht ab, aber durch mein Daranherumarbeiten hatte ich die Blutung sehr stark gereizt und die Wunden von innen heraus recht ordentlich gereinigt. Die Watte ließ ich dann im geronnenen Blute festtrocknen und hatte die Befriedigung, daß diese nach Wochen, als ich schon lange in London im Gefängnis saß, zusammen mit dem Schorf abfiel, ohne daß eine Komplikation eingetreten war.

Gut eine Stunde mochte ich bereits in meinem Gefängnis gewesen sein, als man meine beiden Steuerleute hereinführte, die die Nacht mit mir zusammen dort verbringen sollten.

Erst jetzt konnte ich erfahren, wie es den andern Leuten ging. 19 waren gerettet. 19 von 29! Und ich freute mich darüber, daß noch so viele diese anderthalb Stunden im Wasser überdauert hatten. Zwei davon waren allerdings schwer verwundet sofort in das Hafenkrankhaus an Land gebracht worden, und sechs andere sollten mit schweren Herzkrämpfen ohne jede Pflege in einem anderen Teile des Schiffes, fast besinnungslos vor Erschöpfung, liegen.

Über dem Meere, auf das wir durch das Bullauge in unserm Kerker Ausblick hatten, war es dunkel geworden. Die Nacht brach an nach einem Tage, der mir das höchste Menschenrecht, die persönliche Freiheit, auf über zwei Jahre genommen hat.

Lerwik und die Fahrt nach London

29. September bis 2. Oktober

Der erste Fluchtversuch

Ein kärgliches Abendbrot wurde uns gegen 7 Uhr verabfolgt, sodann wurden als besondere Generosität auch noch 50 weitere Zigaretten gebracht, und dann waren wir uns selbst

überlassen, meine beiden Steuerleute und ich, nachdem man uns noch drei zusammengerollte Hängematten in unsern Raum geworfen hatte.

Ich beneidete meine Steuerleute um ihren köstlichen Schlaf. Kaum hatten sie ihre Hängematten gezurrt und sich, gekleidet, wie sie der Engländer hatte, hingelegt, als ihr tiefgehender Atem auch schon den Erschöpfungsschlaf bewies, der sie aller Augenblickssorgen überhob.

An Schlaf konnte ich selbst nicht denken, dazu waren meine Nerven viel zu sehr gepeitscht, dazu beunruhigten mich auch viel zu sehr Befürchtungen, die ich für die nächstkommende Zeit hegte. Mit ganz unverkennbarer Absicht hatte man meine Steuerleute bedeutend besser eingekleidet als mich selbst. Und umsonst hatte der Admiral der Seestreitkräfte von Lerwik nicht seinen Adjutanten zu mir geschickt und hatte mir sagen lassen, daß er mich als Offizier in vollem Ausmaße für alle (nach englischer Ansicht) Seeräubereien und Gesetzwidrigkeiten dieser Unterseeboots-Vandalen und Seeräuber zur Verantwortung zu ziehen gedächte.

Das waren keine gerade rosigen Aussichten für meine nächste Zukunft, und man wird es mir nicht verdenken, wenn ich nicht gerade in bester Stimmung war.

Meine Nerven, mein ganzes Denkvermögen waren von den vorangegangenen Ereignissen durch und durch erschüttert, waren zerpeitscht und zerrissen, und da war es schließlich gar nicht zu verwundern, daß in meinem Handeln und Denken zeitweise jede Vernunft und Überlegung ausschaltete und lediglich nur noch der Instinkt zutage kam, der mich führte.

Und rein instinktiv ist auch mein Bestreben gewesen, aus dieser fatalen Lage, deren weiterer Verlauf mich das Schlimmste befürchten ließ, herauszukommen.

Ich hätte jetzt den Posten in der Tür überrennen können, das wäre wohl nicht zu schwer gewesen. Aber da wäre ich nur ein paar Schritte weit gekommen, dann hätten mich andere, denen ich in den Weg lief, unfehlbar niedergeschlagen. Der einzige Weg zu einer Flucht blieb der durch das Bullauge des Raumes, wenn die Situation außerhalb des Schif-

fes einigermaßen die Möglichkeit bot, mich „aus dem Staube" zu machen, ohne sofort bemerkt zu werden.

Ich hätte nun erst mal gern einen Blick aus dem Bullauge geworfen, um zu sehen, wie die Situation draußen eigentlich war. Aber die unangenehme Aufmerksamkeit, mit der die uns augenblicklich attachierte Wache jede meiner Bewegungen von der offenen Tür aus verfolgte, hieß mich vorsichtig sein, um nicht unnötigen Argwohn zu erregen. Mit einer gar nicht mißzuverstehenden Deutlichkeit hatte der Mensch bei Übernahme der Wache seine Knarre geladen. Und er wankte und wich nicht aus dem Türrahmen, dazu schien von höherer Stelle strengster Befehl ergangen zu sein.

Mir lag aber außerordentlich viel daran, die Posten von meiner absoluten Harmlosigkeit zu überzeugen (wenn es vielleicht auch schwer fallen mag, mich für sehr harmlos zu halten), um sie in ihrer Wachsamkeit einzuschläfern. Ich ließ mir noch einmal Feuer für die Zigarette geben, legte mich dann der Länge nach auf die Bank, aber so, daß ich immer die offene Tür im Auge behalten konnte, und stellte die gefüllte Zigarettendose neben mich.

Eine gute halbe Stunde mochte ich so mit halbgeschlossenen Augen gelegen haben, denn ich hatte eben den vierten Zigarettenstummel zum Anzünden der fünften benutzt, da erklangen draußen im Gang Schritte, und die Ablösung für den bisherigen Posten kam. Ich blieb weiter mit halbgeschlossenen Augen auf der Bank liegen, nur daß ich mir den neuen Mann erst mal gewaltig unter Beobachtung nahm.

Der schien aber reichlich viel harmloser als der vorige zu sein. Kaum waren die Schritte seines Vorgängers in der Ferne verklungen, da hatte er auch schon sein Gewehr an die Wand gelehnt und kam dann neugierig in den Raum hinein und stellte sich neben mich.

Malheur! Das war nicht ganz nach meinem Geschmack! Denn mit seiner Plumpvertraulichkeit hätte er es fertig gebracht und hätte seine ganze Wachzeit mit mir gequasselt, wenn ich mich mit ihm in ein Gespräch eingelassen hätte. Erzürnen durfte ich ihn aber wiederum auch nicht. Ich markierte also völlige Unkenntnis des Englischen, als er mich

ansprach, was ihn denn doch zu leisem, mitleidigem Kopfschütteln veranlaßte. Er hatte anscheinend bei einem deutschen Offizier etwas mehr Bildung vorausgesetzt.

Schließlich wurde es ihm aber zu langweilig, immer nur so neben mir stehen zu müssen, ohne sich unterhalten zu können, und er ging wieder an die Tür zurück. Mit über der Brust verschränkten Armen lehnte er sich in die Türfüllung und rauchte behaglich eine Zigarette, die er sich vorsorglicherweise aus der Dose, die neben mir auf dem Tische stand, mitgenommen hatte, und bald sank ihm der Kopf vor lauter Langeweile vornüber.

Ich habe dann nicht mehr lange gewartet. Rasch war ich am Bullauge und hatte meinen Kopf draußen, um die ganze Situation zu überprüfen.

Die Seekarte der Nordsee hätte ich im Kopfe durch Zeichnung so wiedergeben können, daß wohl eine Navigation danach möglich gewesen wäre. Nach Norwegen hinüber mußten es ungefähr 320 Seemeilen sein, gut gerechnet, und das hätte man mit einem guten Segelboot bei dem augenblicklich herrschenden Wetter, wenn einem die Kiste nicht unglückseligerweise gerade voll Wasser schlug, wohl in 2 bis 2½ Tagen schaffen können. Ein trainierter Segler war ich, und die Größe, oder vielmehr die Kleinheit eines Bootes hätte den alten Unterseebooter nie von einer solchen Unternehmung abgeschreckt, wenn es sich darum handelte, dadurch wieder in die Heimat zurückkommen zu können.

Es war auch noch ein anderes, stärkeres Moment, das mich antrieb. Der Untergang meines Bootes war doch nicht auf natürliche Ursache zurückzuführen gewesen. Ich mußte zurück, ich mußte warnen, daß auf den Werften Spione arbeiteten, die dasselbe mit all den andern Booten machen konnten, wie bei mir.

Wie günstig die ganze Situation für ein Unternehmen war, hatte ich bald erkannt. Der Hafen war wie ausgestorben in diesen frühen Nachtstunden. Und fast unter dem Bullauge, zu dem ich heraussah, lag ein großes Schiffsboot an der Bordwand, das sogar alles Segelzeug an Bord hatte, dazu auch noch ein kleines Frischwasserfaß und eine größere

Blechdose, die mir fast so aussah, wie jene Brottanks, die wir auch auf unseren deutschen Rettungsbooten hatten. Was wollte ich mehr? Wille und Freiheitsdrang hätten mich wohl auch drei Tage Hunger vertragen lassen, wenn es die Situation so von mir verlangt hätte.

Meine persönliche Ausrüstung für eine solche Seereise war allerdings, dank der Vorsicht (oder war es Infamie?) der Engländer, mehr als mangelhaft. Aber einer meiner Steuerleute hatte sogar Seestiefel bekommen und der andere ein recht schönes warmes Jackett. Die lagen in greifbarer Nähe. Ich habe das stillschweigende Einverständnis vorausgesetzt, denn fragen konnte ich nicht erst lange. Stiefel und Jackett warf ich in hohem Bogen aus dem Bullauge in das Boot und wollte mich nun selber aus dem drei Meter hohen Fenster ins Wasser fallen lassen, um schwimmend an das Boot heranzukommen.

Noch einen Abschiedsblick schenkte ich dem selig schlummernden Posten, um mich dann möglichst geräuschlos durch das Bullauge auf den Weg in die Heimat zu machen.

Rasch hatte ich mich mit dem Oberkörper durch den gerade nicht allzu weiten Ring dieser eigentlich mehr für Belichtungs- und Lüftungs-, als für Fluchtzwecke eingebauten Öffnung in der Bordwand des Schiffes hindurchgezwängt, als ich merkte, daß ich mit den Hüftenknochen festsaß. Das war mehr als peinlich, denn viel Zeit hatte ich nicht zu verlieren. Mühsam habe ich mich dann Millimeter für Millimeter, mit den Händen gegen die äußere Bordwand gestemmt, herausgepreßt, und schon merkte ich, daß der schlimmste Widerstand überwunden war, da sich die Beckenknochen infolge des auf sie ausgeübten Druckes etwas gegeben zu haben schienen, als ich plötzlich auf meinen noch im Innern des Schiffes befindlichen Füßen die festen Griffe von zwei rauhen Seemannsfäusten spürte, die mit der von mir gewählten Fortbewegungsrichtung nicht ganz einverstanden zu sein schienen. Gellend schrillte eine Pfeife durch das Schiff, und umgehend wurde der dann mit Trommeln gegebene Alarm auch auf den in der Nähe liegenden Zerstörern aufgenommen. Scheinwerfer blitzten auf, und bald war ich mit

meinem aus der Bordwand heraushängenden Oberkörper taghell beleuchtet.

Die Seemannsfäuste, die an meinen Füßen zogen, hatten sich inzwischen beträchtlich vermehrt. Aber ganz so einfach war es nicht, mich rückwärts wieder hineinzuziehen, trotz meines guten Willens, diesem Theater baldmöglichst ein Ende zu bereiten. Daß ich diesen guten Willen hatte, wird mir wohl jeder glauben, dem ich versichere, daß ich für den Rest der Nacht auch das Hinsetzen vergessen habe, um meine reichlich strapazierten Glieder auszuruhen. Denn unter denen, die sich an meinen Beinen abmühten, befand sich scheinbar auch der Alarmtrommler, der meine ihm freundlichst dargebotene Kehrseite, meinen Gefühlsempfindungen nach zu urteilen, mit seiner Trommel verwechselt haben muß. — Oder wollte er mir den schlagenden Beweis seiner Ansicht über die gestörte Nachtruhe nicht vorenthalten?

Diese neuerliche Nervenentspannung, dieses Aufgebenmüssen einer bereits begonnenen Unternehmung war nicht gerade von bestem Einfluß auf mein körperliches Befinden, und ich bin in dieser Nacht bei meinem unausgesetzten Auf- und Ablaufen zwischen den engen Wänden noch zweimal ohnmächtig lang hingeschlagen.

Das Verhör

Ein reges Hin und Her brachte der anbrechende Morgen. Draußen vor der Hafenmole lagen zwei englische große Kreuzer und im Hafen selbst zwei Zerstörerflottillen, die in der Nacht von Scapa-Flow herübergekommen waren. Blitzschnell schossen die Barkassen und Kutter von und zu den Schiffen, und höhere Admiralstabsoffiziere kamen und gingen. Es mußten große Vorbereitungen im Gange sein, die im Zusammenhang mit unserer Gefangennahme standen. Das konnten wir aus all den Maßnahmen unschwer erraten.

Gegen 7 Uhr morgens erhielt ich mit meinen Steuerleuten eine Schale Tee und ein kärgliches Stück trockenes Brot, dazu eine Schüssel Wasser, in der wir uns waschen sollten. Unsere Frage nach Handtuch und Seife wurde mit zynischem Achselzucken beantwortet.

Um 8 Uhr erschien ein Dolmetscher-Offizier und teilte mir mit, daß ich mich unverzüglich zum Verhör bereitzumachen hätte. Letzte Wünsche könnte ich noch den Steuerleuten mitteilen, denn es wäre mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen, daß ich diesen Raum nicht mehr betreten würde, da alles bereits zur Exekution vorbereitet sei. Er könne mir nur raten, rückhaltlos alle an mich gestellten Fragen wahrheitsgemäß zu beantworten, da ich andernfalls mit keinem Pardon zu rechnen hätte.

Zehn Minuten ließ man mir Zeit, dann wurde ich von vier englischen Marinesoldaten unter Führung von zwei Offizieren in die Mitte genommen und zum großen Sitzungssaale geführt.

In Hufeisenform standen hier die Tische aneinandergestellt, und an ihrer äußeren Peripherie saßen nicht weniger als 32 hohe und höchste Marineoffiziere, die mich bei meinem Eintritt teilweise mit einer geradezu ungezogenen Neugierde musterten. Ich mußte vor dem offenen Hufeisen, gegenüber dem Vorsitzenden, einem englischen Admiral, Aufstellung nehmen, während zwei Marinesoldaten mit aufgepflanztem Bajonett neben mir, zwei hinter mir standen.

In längerer Ansprache wandte sich dann der Vorsitzende an die englischen Offiziere und führte aus, daß man zusammengetreten wäre, um Gericht zu halten über einen Piraten, der alle Menschenrechte mit Füßen getreten hätte, der nur tierischen Instinkten folgend Seeräuber gewesen wäre, und für dessen Handeln und Tun es überhaupt nur einen Urteilsspruch geben könnte.

Dann wandte er sich barsch an mich: „What's your name?"

Mit eisigem Schweigen überging ich die Frage nach meinem Namen, auch als sie ein zweites Mal an mich gerichtet wurde. Schließlich wandte er sich an den Dolmetscher, der am unteren Ende des Hufeisens neben dem Stenographen saß, und hieß ihn, mir die Frage in Deutsch vorzulegen.

Ich antwortete: „Ich bin deutscher Offizier und verweigere als solcher jedem über mich abgehaltenen feindlichen Stand-

gericht die Beantwortung einer Frage, wie immer sie geartet sei."

Das schien nun aber gar nicht nach dem Geschmacke der Engländer gewesen zu sein. Mehrere der höheren Offiziere zogen sich auf einen Wink des Vorsitzenden in eine Ecke des Raumes zur Beratung zurück. Nach geraumer Zeit begaben sie sich wieder an ihre Plätze, und der Vorsitzende sagte, zu dem Dolmetscher gewandt: „Tell that man, if he does not answer, he will be shot instantly!" (Sagen Sie dem Manne — sinngemäß: „dem da" —, daß er augenblicklich erschossen wird, wenn er nicht antwortet!)

Es war eigenartig, wie sehr mein persönliches Empfinden all diesen Vorgängen um mich herum gleichgültig gegenüberstand. Aber die Mißachtung, die in dem „dem Manne" lag, die empörte mich.

„Sagen Sie dem Manne, daß ich deutscher Marineoffizier bin!" lautete meine gewollt gleichmütig gegebene Antwort. Und der Dolmetscher übersetzte: „The prisonner says, that he is a German Officer!" (Der Gefangene sagt, daß er deutscher Offizier ist!)

Dieser Übersetzungsmodus behagte mir nun wenig. In fließendem Englisch adressierte ich darauf den Engländer mit der Frage, ob er als Dolmetscher denn nicht vereidigt sei und nicht wisse, daß er jedes Wort in getreuer Übersetzung wiederzugeben habe. Ich hätte ihm geantwortet: „Tell that man", und nicht „the prisonner says".

Die Auswirkung, die diese Worte hervorriefen, muß man miterlebt haben, die kann man nicht erzählend schildern. Ein Teil der Offiziere starrte, sprachlos ob meiner Unverfrorenheit, den Admiral an, ein Teil war aufgesprungen, mit wutverzerrten Gesichtern, und sie schienen nicht übel Lust zu haben, sich im nächsten Augenblick auf mich zu stürzen.

Hochaufgerichtet stand der Vorsitzende, den meine Worte aus seiner nachlässigen Flegelei hochgetrieben hatten, mir gegenüber. Einige kurze Kommandoworte, ein Klappen und Klirren von ausgeführten Griffen, und dann fühlte ich, wie sich die Spitzen von zwei Bajonetten durch das dünne Hemd, mit dem mein Oberkörper lediglich bekleidet war, in mein

Brustfleisch drückten. Die beiden neben mir stehenden Posten hatten ihre Waffe auf mich angesetzt.

„Will you answer now our questions?" (Wollen Sie jetzt unsere Fragen beantworten?)

„I never will!" (Niemals!)

Es sind wohl bange Sekunden gewesen, die diesen Worten folgten, lautlose Stille lag im Raum, und auch bei den Engländern war eine fühlbare Starre eingetreten, als ob sie sich auf einen Augenblick der Ungeheuerlichkeit bewußt würden, mit der sie in diesem Moment unter Mißachtung aller Menschenrechte in frivolem Siegesübermut mit einem Menschenleben spielten.

Hart fixierten mich die Augen des Admirals, als wollte er mich durch den Blick allein schon zwingen. Und ich konnte ihm doch nur Gleichgültigkeit entgegensetzen.

Da muß sein Überlegenheitsbewußtsein wohl ins Wanken gekommen sein. Einen Moment schien es mir, als zucke er zusammen, als würde seine Haltung eine Nuance schlaffer. Dann setzte er sich, wieder ganz der nachlässig Überlegene und Blasierte.

„Sentry march him off!" (Wache, führt ihn ab!)

Ich wurde wieder zurückgebracht in den Raum, in dem ich schon die letzte Nacht gewesen, und meine beiden Steuerleute, mit denen ich kein Wort mehr wechseln konnte, wurden sofort in einen anderen Teil des Schiffes abgeführt.

Als man mir nach 12 Uhr ein kärgliches Mittagbrot brachte, sagte ich dem Offizier, der den bedienenden Steward begleitete, daß ich den Kommandanten zu sprechen wünschte. Um 3 Uhr holte man mich wiederum mit vier Marinesoldaten vor das Tribunal, das inzwischen meine Leute, einen nach dem andern, in eingehendem Verhör auszuhorchen versucht hatte.

Ob ich jetzt aussagen wolle, war die erste Frage des Vorsitzenden, der mich mit nicht gerade freundlichen Blicken musterte. Nein! Aber den Antrag wollte ich stellen, dem Leichenbegängnis meines Burschen, dessen Leichnam ich ja noch selbst aus dem Wasser ins Boot gezogen hatte, beizuwohnen.

Von der Bergung einer Leiche, vor allem in dem Boot, in dem ich gerettet worden, war dem Engländer nichts bekannt. Man sagte mir, daß man Erhebungen anstellen wolle und mir das Resultat mitteilen würde, und ließ mich sofort wieder abführen.

Von dem Bullauge meines Raumes beobachtete ich dann, wie kurz darauf in einer Pinasse der Fähnrich und auch die Leute des Bootes, das mich gerettet hatte, an Bord der „Leander" gebracht wurden. Nach kaum einer Viertelstunde kam ein Offizier und teilte mir mit, daß nach genauesten, einwandfreien Erhebungen in keinem der rettenden Boote Leichen geborgen worden wären.

Somit bleibt nur die Annahme übrig, daß die Engländer, ebenso wie sie es mit ihren eigenen Toten nach der Skagerrakschlacht gemacht, diesmal sogar in unmittelbarer Nähe von Land, den Körper eines ehrenvoll gefallenen Feindes einfach über Bord ins Meer geworfen haben.

Jedes Wort einer Kritik für eine solche Handlungsweise wäre zuviel gewesen. Ich konnte dem Engländer nur stumm den Rücken kehren.

Mit Dunkelwerden zogen vor meiner Tür zwei Posten auf. Bärbeißig wilde Gesellen, mit denen sicher nicht gut Kirschenessen war. Eine Schale kalten Tee und ein Stück trocken Brot war alles, was man mir zum Abendessen zukommen ließ.

„Tirade"

Für heute hielt ich nun mein Tagewerk für beendet, und wollte gerade Nachttoilette machen, d. h. ich wollte mir die Hände und Gesicht in der Wasserschale abspülen, um sie dann in meinem Hemd etwas zu frottieren, da erschien plötzlich ein Offizier bei mir und teilte mir mit, daß ich mich sofort bereitmachen müßte, da ich innerhalb von fünf Minuten bereits abgeholt werden sollte. Wohin es ging, was man mit mir vorhatte, wurde mir nicht gesagt, einer üppigen Phantasie war freier Spielraum gelassen.

Dieser fünf Minuten hätte es aber gar nicht mal bedurft. Denn so wie ich ging und stand, war ich damals jederzeit und

zu allem bereit. Zu verlieren hatte ich nichts mehr, ich konnte in meiner großen Armseligkeit nur noch gewinnen.

Stockfinstere Nacht umgab mich, als ich auf das vollkommen einsame Deck geführt wurde. Eine Dampfpinasse lag am Fallreep bereit, und in rascher Fahrt ging es an den im inneren Hafen zu Anker liegenden Schiffen vorbei. Hin und wieder ein kurzer Anruf beim Passieren, der mit einem Parolewort beantwortet wurde, zuweilen auch ein kurzes Lichtblinksignal aus der undurchdringlichen Finsternis, in die wir mitten hineinfuhren, sonst aber herrschte Totenstille. Alle Schiffe lagen, ebenso wie die Stadt selbst, vollkommen abgeblendet da. Plötzlich hoben sich vor uns einige langgestreckte, niedrige, hellgraue Schiffskörper von der Dunkelheit ab. Torpedoboote. Und bei dem zu äußerst liegenden Boote, „Tirade", wie ich später feststellte, schoren wir mit der Pinasse längsseit.

Als ich das Fallreep betrat, ertönte über mir ein Pfeifensignal. Ein scharfes Kommando wurde gegeben, dem das taktmäßige Klappen von vielen Füßen folgte. Mit gedämpfter Trommel schlug der Trommler Parade an. Die gesamte Besatzung des Zerstörers stand an Deck gegenüber dem Fallreep angetreten, neben dem Fallreep die Offiziere mit der Hand an der Mütze.

Es war und blieb das einzige Mal in meinem Erleben, daß der Sieger dem Unterlegenen eine solche Ehrung gab.

Ich grüßte militärisch und ließ mich dann unter Deck führen. Eine Kammer war für mich vorbereitet, und alles fand ich hier, was ich nach so langer Zeit vollkommener körperlicher Vernachlässigung erst mal am notwendigsten brauchte. Ich konnte mich doch wenigstens wieder mal waschen, und sogar ein Rasierzeug hatte man mir hingestellt.

Hier sah ich mich auch seit Tagen zum erstenmal im Spiegel wieder, und wollte mich selbst nicht wahr haben. Seltsam groß waren meine Augen geworden, tiefe Löcher saßen an den Schläfen, und die Backenknochen traten hervor, als ob ich überhaupt kein Fleisch mehr auf dem Körper hätte. In einer geradezu unglaublichen Verzerrung starrte mich da mein eigenes Gesicht aus dem Spiegel heraus an.

Trotz der quälenden Unruhe, die in mir war, da ich nicht wußte, was man mit mir vorhatte, setzte ich mich hin und las in den Journalen, die auf dem Tische lagen, weil ich keinen Schlaf finden konnte. Eine Stunde etwa mochte bereits vergangen sein, als ich neben einem schweren Klopfen ein leichtes Vibrieren durch den Schiffskörper gehen fühlte, und als Seemann wußte ich sofort, daß der Zerstörer „Anker auf" ging. Bald hörte das Klopfen ganz auf, der Anker war also gehievt, und die Vibrationen wurden jetzt stärker. Es ging nach See zu, das hatte ich mir ohne weiteres kombinieren können. Aber wohin würde man mich jetzt bringen?

Es war wohl 10 Uhr in der Nacht geworden, da öffnete sich plötzlich die Tür, und mit liebenswürdiger Geste trat der Kommandant des Bootes auf mich zu und lud mich ein, mit ihm zusammen in die Messe zu gehen und dort als sein Gast einen kurzen Imbiß zu nehmen. Ein Jackett hatte er mir leihweise für die Dauer der Reise mitgebracht, da er gesehen hatte, daß ich nur sehr notdürftig bekleidet war.

Ich war ganz gehörig ausgehungert und habe mich nicht lange nötigen lassen. Und aus dem „kleinen Imbiß" wurden 10 ham and eggs, 10 Eier mit der dazugehörigen nötigen Menge gebratenen Schinkens. Und zu einem traurigen Whiskyrest, der zuerst auf dem Tische stand, gesellte sich gar schnell eine neue volle Flasche. Bald erfuhr ich dann auch, daß ich zusammen mit meinen Leuten, die auch noch nach mir an Bord gekommen waren, von dem Zerstörer nach Aberdeen gebracht werden sollte, um von dort aus nach London transportiert zu werden.

Was man dort von mir wolle?

Das war eine Frage, auf die ich nur mit einem Achselzucken Antwort bekam.

Aber sonst haben wir uns vortrefflich unterhalten. Mit feinem Takt verstand es der Engländer, alle in einer solchen Situation für mich peinlichen Fragen auszulassen oder gar Momente aus den vergangenen acht Tagen, die meine letzte Reise oder meine Gefangennahme betrafen, nicht zu berühren.

Nach Aberdeen? In Gedanken memorierte ich die Wegstrecke, die der Zerstörer einschlagen mußte, und es war mir

kein sonderlich angenehmes Gefühl, zu wissen, daß gerade in dieser Nacht ein Freund von mir zwischen der ersten und dritten Stunde in dieser Gegend mit seinem U-Boot ein größeres Minenfeld auslegen sollte.

Mehr als willkommen war es mir daher, als mir der Engländer gegen ½1 Uhr sagte, daß er seinen Wachoffizier in der Brückenwache abzulösen gedächte, und mich fragte, ob ich schlafen gehen wolle oder lieber mit ihm zusammen auf die Brücke käme.

Ich ging mit. Und mit uns wanderten die Whiskyflasche und zwei Gläser! Für deutsche militärische Begriffe war das zwar eine Unmöglichkeit, aber mir war's in diesem Falle schon ganz recht. Herrlich frisch wehte die Brise dort oben um die Ohren, und ich genoß diese herrliche, sturmgepeitschte Nacht in dem Bewußtsein, daß es für lange Zeiten wohl das letztemal sein würde, daß ich mich als Seemann im alten, liebgewonnenen Element bewegen durfte.

Der Engländer erzählte mir viel von seinen Fahrten während des Krieges. Bei den Falklandinseln hatte er mitgekämpft, auch die „Emden"-Jagd hatte er im Stillen Ozean mitgemacht und die totwunde „Königsberg" im Rufidji belagert. Doch als ich versuchte, etwas über die Skagerrakschlacht aus ihm herauszuholen, verhielt er sich merkwürdig zugeknöpft. An diesen Tag hatte er jedenfalls böse Erinnerungen, und seinem innersten und aufrechten Empfinden schien die englische Siegeslüge zuwider zu sein.

Aber eine andere Heldentat hatte er zu berichten.

Am 1. September 1917, also gerade einen Monat vorher, war er mit einer Zerstörerflottille in die Deutsche Bucht vorgestoßen und hatte dort im ersten Morgengrauen in der dänischen Hoheitsgrenze vor Nykjoebing vier deutsche Minensucher überrascht und nach einem heftigen Feuergefecht in Brand geschossen und versenkt.

Als ich ihm dann aber erzählte, daß wir selbst mit unserem schwer havarierten Boot in siebzehntägiger Reise mit vollkommen unbrauchbaren Maschinen nach unendlichen Mühsalen aus dem Atlantik kommend, und seit drei Tagen bereits ohne Proviant, gerade von diesen Minensuchern in

Schlepp genommen worden waren, und bei seinem Erscheinen und den ersten Granaten schnell untertauchten und so dem Verderben entgingen, wurde sein Gesicht doch reichlich lang, und seine Enttäuschung war groß, daß er sich damals die beste Beute hatte entgehen lassen.

Mit dem grauenden Tage übernahm der Wachoffizier wieder seine Wache, der Kommandant führte mich in meine Kammer und legte sich dann schlafen. Aber trotz der großen Übermüdung, die nach all diesem Geschehen schließlich ja auch nicht ausbleiben konnte, habe ich keinen Schlaf gefunden. Ruhelos bin ich auf und ab gewandert, bis man mir um 8 Uhr morgens ein frugales Frühstück brachte.

Aberdeen

Als „Tirade" am 1. Oktober um 1 Uhr nachmittags am Pier von Aberdeen im inneren Hafen festgemacht hatte, kam der Kommandant und holte mich aus der Kammer ab. Meine Leute, die bereits an Deck angetreten standen, begrüßten mich mit lautem „Hurra!"; war es doch seit dem Untergang des Bootes das erstemal, daß sie mich wiedersahen. Und wie traurig war dieses Wiedersehen inmitten blitzender Bajonette des Feindes, beschimpft und begeifert von einem rasenden Pöbel, der nur durch stärkstes militärisches Aufgebot davon zurückgehalten werden konnte, seine tierischen Instinkte an den wehrlosen Gefangenen auszulassen.

Rasch war der Platz vor der Anlegestelle des Zerstörers durch das Schottländer-Regiment, das aufmarschiert war und inzwischen noch Verstärkung erhalten hatte, von der tobenden Menge gesäubert. Siebzehn Automobile fuhren vor, auf denen unser Abtransport vor sich gehen sollte.

Aber die Nachrichten, die aus dem Innern der Stadt kamen, schienen nicht gerade günstig zu lauten. Eine unabsehbare Menschenmenge drückte gegen den Militärkordon, der den Platz vor dem Zerstörer gesäubert hielt. Weiteres Militär marschierte auf, und erst, nachdem auch noch eine Abteilung von hundert englischen Polizisten eingetroffen war, fing man an, mit unserem Abtransport zu beginnen und uns einzeln an Land in die bereitstehenden Autos zu bringen.

Ich wurde zu einem geschlossenen Coupé geführt und mußte im hinteren Plafond Platz nehmen. Neben mir und auf den beiden Vorsitzen saßen schottische Offiziere, die sofort ihre Handschußwaffen auf dem Schoß gebrauchsfertig bereitlegten. Neben dem Chauffeur saß ein Tommy mit aufgepflanztem Seitengewehr, und je zwei standen zu jeder Seite draußen auf den Trittbrettern des Wagens.

Wie schlecht mußte es um die militärische Autorität stehen, wenn ein derartiger Apparat notwendig war, um eine Handvoll Gefangener unbeschadet auf den Bahnhof zu bringen!

Ein wüstes Geschrei hob an, als sich unser Auto in Bewegung setzte. Und kaum waren wir aus dem Militärkordon heraus, da flogen auch schon die ersten Steine, ohne Ansehung des Umstandes, daß sie notgedrungen eigene Landsleute treffen mußten, da ich ja durch diese vollkommen abgedeckt wurde und von der rasenden Menge gar nicht gesehen werden konnte.

Ein gleiches Bild erwartete uns am Bahnhofe, der auch durch Militär abgesperrt war. An einer Laderampe stand ein Militärzug von drei Durchgangswaggons, zu denen wir mit dem Automobil direkt vorfuhren. Ich wurde in ein Coupé gesteckt, und drei Offiziere und ein Unteroffizier nahmen in dem gleichen Abteil Platz.

In kurzen Abständen trafen auch meine Leute ein, die auf die gleiche Weise wie ich, jeder in einem besonderen Automobil, eskortiert worden waren. Um die Menge irre zu leiten, hatten die Wagen verschiedene Routen durch die Stadt gewählt, und waren nicht alle den gleichen Weg gefahren. Jeder Mann erhielt ein gesondertes Abteil. Zur Bewachung war jedem einzelnen ein Unteroffizier und drei Mann beigegeben. Eine besondere Vorsichtsmaßnahme hatte man noch bei mir angewandt, wie ich während der Reise festzustellen Gelegenheit hatte. In die Abteile neben dem meinen hatte man lediglich englische Bewachungsmannschaften gelegt und dort keinen meiner Leute untergebracht, damit auf jeden Fall Sicherheit dafür gegeben war, daß ich mit keinem in Verbindung treten konnte.

Und wie erhebend hat dieser Ausbruch ungezügelter Volks-

leidenschaft auf mich gewirkt, dieses ungehemmte Bekennen des Hasses und der Wut, mit der man Angehörige einer Waffe steinigen wollte, der anzugehören wir uns zur höchsten Auszeichnung anrechneten. Wie hart mußten die Unterseebooter nicht nur die militärischen Kreise, sondern besonders das ganze Volk an seinem Lebensnerv gepackt haben, daß wir die sprichwörtlich gewordene Hundeschnäuzigkeit eines Engländers so außer Rand und Band bringen konnten, daß wir seine stoische Gleichgültigkeit gegen alles so in das Gegenteil gekehrt hatten.

Die Unterseeboote und, wie ich bald merken sollte, die Zeppeline und London-Bomben-Flieger waren all über England die bestgehaßten Leute.

Kaum war der letzte der Leute einwaggoniert, da setzte sich der Zug sofort in Bewegung, und in ununterbrochener Fahrt ging es über Edinbourgh, Newark, wo wir einen einstündigen Aufenthalt hatten und aus bereitstehenden Feldküchen verpflegt wurden, weiter nach London.

Als wir am 2. Oktober um 6 Uhr morgens dort eintrafen, standen die Autos schon bereit, die uns mitten durch die bereits zum Tagesleben erwachende Stadt nach Cromwell-Garden in Kensington, einem westlichen Vororte Londons, brachten. Meine Zelle war gerichtet. Ein Tisch, eine Holzpritsche, ein durchgerosteter Eimer und eine vor Dreck starrende Waschschüssel erwarteten mich. Schwere Riegel schoben sich vor die Tür, durch die eben ein Schwerverbrecher eingetreten war, dessen Lebensflämmchen bei der großen körperlichen Schwächung nach all dem Erleben jeden Augenblick auszuflackern drohte.

In London. Cromwell-Garden. Kensington

2. Oktober bis 19. Oktober 1917

Erneute Verhöre

Endlos schlichen die Stunden dahin, bis mich um 5 Uhr zwei Soldaten zu einem Verhör holten, das in einem der Parterreräume des Hauses, in dem ich untergebracht war, stattfand.

Ein Zivilist betrat das Zimmer. Er begrüßte mich in kordialster Weise und entwickelte als routinierter Gesellschaftsmensch eine so liebenswürdige Konversation, daß ich mich ihr nolens volens nicht entziehen konnte. Zwischendurch bot er Zigaretten und Liköre an und gab mir zu verstehen, daß er als belgischer Genieoffizier wohl auf seiten Englands mit seinem Herzen stehen müsse, sich aber doch nicht dem Heroismus und der Bravour, mit der die Deutschen ihre Sache führten, verschließen könne.

Als eine grausame Ungerechtigkeit empfände er vor allem die Behandlung der Gefangenen, die ja Schlimmeres durchzumachen hätten als die Sklaven früherer Zeiten. Für einen Menschen meines Kulturstandes müßte es grauenhaft sein, plötzlich so mitten aus dem pulsierenden Leben herausgerissen zu werden, denn mein früherer Lebenshunger sei ihm sattsam bekannt.

Lebhaftestes Interesse bekundete er für meine Tätigkeit während des Krieges bei anderen Waffen, und er zeigte sich hierbei dermaßen orientiert, daß ich beschloß, mehr als auf der Hut vor diesem Menschen zu sein.

Sogar die Wagennummern nannte er mir von Wagen, die ich als Kraftwagenführer gefahren hatte. Etwas verschwommen war das Bild, das er von der Zeit entwickelte, die ich als Bootsoffizier des Freiwilligen Motorboot-Korps in Borkum und auf der Ems zugebracht hatte. Mit meinem seinerzeitigen Übertritt zur Marine im Herbst 1915 setzte seine Orientierung wieder voll ein. Er konnte sogar genaue Daten aus meinen Urlaubstagen geben. Vorzüglich war er orientiert über die Monate, die ich nach der Skagerrakschlacht in Libau bei einer Torpedobootsflottille verbracht hatte. Und aus meiner ganzen Unterseebootszeit schien ihm überhaupt nichts fremd zu sein. Ob es Emden, Brügge oder Hamburg war, die drei Flottillen, denen ich nacheinander angehört hatte, er wußte alles.

„Sie sind damals am 3. August 1914 ja auch bei dem großen Demonstrationszug in Antwerpen dabeigewesen und haben dann im Hotel Weber die Fenster mit eingeworfen, als die Menge das Hotel stürmte!“

Mir blieb wohl etwas der Atem weg, ehe ich die Antwort fand. Woher wußte er denn das? Am 3. August morgens um 8 Uhr war ich, mit einem Schiff von Indien kommend, auf der Schelde zum Kriegsgefangenen gemacht worden und am Abend bereits, allerdings als englischer Matrose verkleidet, wieder auf freiem Fuße. Am 4. nachmittags überschritt ich die holländische Grenze mit dem beruhigenden Gedanken, daß einige Feindseligkeiten, ohne die eine Flucht damals nicht möglich war, mich nun doch das ersehnte Ziel hatten erreichen lassen, ohne daß die Nemesis mich hierfür gleich am Kanthaken gepackt hätte. Ein Ableugnen hätte mir nichts geholfen, dazu schien mir der Mann viel zu gut orientiert.

„Gewiß! Der Pöbel hat dem deutschen Inhaber des Hotels diese Ovation gebracht! Meine Gefühlsäußerungen galten dem Deserteur von 1870, das ist der Unterschied!"

Er stellte mir dann noch in Aussicht, daß er mich in den nächsten Tagen abholen würde, um mit mir zusammen einen kleinen Bummel durch London zu machen, entsprechende Zivilkleider würde er mir noch vorher zugehen lassen. Dann entließ er mich in liebenswürdigster Weise aus dem Zimmer.

Meine diversen Beschwerden über Unterbringung, Verpflegung usw. hatte er sich notiert unter der Parenthese: „I will see what I can do for you!" (Ich will versuchen, was ich für Sie tun kann!) Noch oft sollte ich diesen Spruch in der langen nun folgenden Zeit meiner Gefangenschaft zu hören bekommen, und gar zu bald hatte ich erfaßt, daß ich von vornherein mit keiner Abstellung meiner Klagen oder Beschwerden zu rechnen hatte, wenn ich diese Antwort bekam.

Vor der Tür nahmen mich die Posten wieder in Empfang und führten mich zu meiner Zelle.

Dann war ich allein. Monoton erklang draußen vom Gange her der Schritt der auf und ab gehenden Wache. Tiefe Dunkelheit senkte sich über den Raum, in dem es überhaupt keine Vorrichtung zu einer Beleuchtung gab. Lange stand ich mit dem Gesicht gegen die Scheibe des Fensters gepreßt und beobachtete aus meiner Höhe und Abgeschlossenheit das pulsierende Großstadtleben der Kensington-Road.

Meine Gedanken kamen nicht zur Ruhe. Was hatte dieser Mann heute nachmittag in jenem Verhör, das wiederum eigentlich doch gar kein Verhör war, beabsichtigt? Von Hans Lody hatte er auch gesprochen, jenem erfolgreichsten unserer Spione drüben in England zu Beginn des Krieges. Gewußt hatte er von dem Freundschaftsverhältnis, das mich mit Hans Lody verband, und nicht Lobes genug hatte er gefunden für das heldenmütige und aufrechte „In-den-Tod-gehen" dieses Mannes, nachdem man ihn schließlich doch gefaßt hatte und eine Kugel der Füsilade seinem jungen, stolzen Leben ein Ende machte.

Wollte er mich einschläfern, um mich dann um so sicherer ausholen und ausfragen zu können? Und einen Bummel wollte er mit mir durch London machen? Sollte ich betrunken gemacht werden, um im Rausche dann auch noch die letzten Geheimnisse preiszugeben, die dem Engländer über unsere Kriegführung zur See wissenswert waren? Vieles wußte ich als junger Leutnant, was in der Armee nur in den höheren und höchsten Stäben bekannt war. Das lag nun mal in unserer Waffe und in der großen Selbständigkeit und Verantwortung unserer Stellung.

Und dann kam mir ein befreiendes Lachen! Gefragt hatte er mich, wie sich denn eigentlich die Masse des deutschen Volkes dazu stellte, daß die Heeresleitung die Körper der Gefallenen zur Fettbereitung hinter der Front verwerten ließ. Wenn ein gebildeter, intelligenter Feind es fertigbrachte, unser Kulturniveau in so naiver Weise zu unterschätzen, dann sollte er in mir auf jeden Fall den Stärkeren finden! Das Kraftbewußtsein hatte ich.

Am 8. Oktober, am siebenten Tage meiner Kerkerhaft also, wurde ich von neuem zu einem Verhör zitiert. Zwei Posten führten mich wiederum in denselben Raum, in dem meine erste Zusammenkunft mit Sandy-Hook, dem englischen Intelligence-Officer belgischer Herkunft, stattgefunden hatte. Er erwartete mich, hinter einem mächtigen Aktenstoß von Papieren sitzend.

Mit lässiger Handbewegung forderte er mich auf, Platz zu nehmen, und sagte, mit sarkastischem Lächeln auf die Akten,

die er vor sich liegen hatte, deutend: „Ihre Leute haben mir reiches Material gegeben, dessen Auswertung uns unabsehbaren Gewinn bringen wird. Trotz einiger gravierender Momente für Sie denke ich aber doch, daß das War-Office glimpflich mit Ihnen umgehen und das Kriegsgericht sicher nur auf einige Jahre Zuchthaus in seinem Spruche erkennen wird. Damit können Sie ganz zufrieden sein!"

Ich hatte keine Ursache, nachdem Sandy-Hook wiederum den leichten Konversationston angeschlagen hatte, nicht darauf einzugehen, und bekundete ihm auch meine lebhafte Zustimmung, als er mir vorschlug, am Abend mit ihm zusammen auszugehen und alte Vergnügungsstätten aufzusuchen, die ich schon von Friedenszeiten her kannte.

Eine vollkommen neue Equipierung, zu der, wie ich sehen konnte, auch nicht der Kragenknopf vergessen war, lag bereits, sauber zur gefälligen Ansichtnahme ausgebreitet, auf einem Sofa, das mir gegenüberstand.

Nur einige wenige Fragen wollte er noch an mich richten, an deren Beantwortung ihm außerordentlich viel gelegen wäre!

In der ganzen nun folgenden Auseinandersetzung beschränkte ich mich darauf, den an mich gerichteten Fragen mit absolut nichtssagenden Antworten zu begegnen. Es lag mir daran, festzustellen, worauf man eigentlich hinaus war, worüber man vor allen Dingen genaue Orientierung einholen wollte.

Nach vielem Kreuz und Quer auf dem Gebiete der Seekriegführung brachte Sandy-Hook das Gespräch dann auch auf das Thema der Schiffsversenkungen durch Höllenmaschinen, die in die Ladung von Handelsschiffen mit eingeschmuggelt würden und diese Schiffe nach einer gegebenen Zeit mitten auf ihrer Reise zum Sinken brächten, je nachdem die Zeitdauer des Uhrwerkes der Maschine vorher eingestellt worden war.

Ob mir bekannt sei, daß deutsche Werftarbeiter diesen Versuch bereits auf mehreren unserer Großkampfschiffe mit gutem Erfolg durchgeführt hätten? Auf meine verneinende Antwort wollte er sich ausschütten vor Lachen. Ob wir denn

tatsächlich geglaubt hätten, daß unser Linienschiff „Westfalen“ seinerzeit, am 19. August 1916, lediglich nur auf eine Mine gelaufen und dadurch gezwungen gewesen wäre, eine eben begonnene Unternehmung wieder abzubrechen? Er sei Gott sei Dank besser orientiert, und unsere Unterseeboots-Verluste, namentlich in den Fällen, in welchen diese spurlos verschollen wären, seien in den letzten Monaten in einer so erfreulichen Zunahme begriffen, daß man allen Grund habe, zu hoffen, gegen diese Meerespest nun endlich das wirkungsvollste Abwehrmittel gefunden zu haben.

Der Engländer wunderte sich, daß ich gar nicht so betroffen war, wie er es eigentlich wohl erwartet hatte. Und doch brauchte ich alle Energie, um den Sturm, der in meinem Innern tobte, krampfhaft niederzuhalten.

Da hatte ich den Schlußstein zu den logischen Folgerungen, die ich selbst bereits aus der Art des Unterganges meines Bootes gezogen hatte. Nur daß ich damals, 1917, noch nicht mit einem solchen Erfolge feindlicher Propaganda in der Hefe unseres Volkes rechnete. Meiner Ansicht nach konnte die Höllenmaschine nur von fremdländischen Arbeitern eingebaut gewesen sein. Oder sollte es wirklich schon damals Deutsche gegeben haben, die so unter dem Einfluß der silbernen Kugel standen, daß sie eines solchen Schurkenstreiches fähig gewesen wären?

Kaum glaublich scheint es, und doch, wenn ich die vergangenen Jahre überblicke, wollen mich wilde Zweifel packen. Die traurige Berechtigung kann ich heute leider den Worten des Engländers nicht mehr ganz absprechen.

Und ganz unvermittelt stellte er mir dann die Frage: „Warum befolgen Sie als kultivierter und denkender Mensch den barbarischen Befehl eines Vorgesetzten, der Ihnen aufgibt, jedes Hospitalschiff rücksichtslos ohne vorherige Warnung abzuschießen, auch wenn Sie genau wissen, daß Verwundete an Bord sind?“

„Weil Beweise dafür vorliegen, daß diese, wie auch die Passagierdampfer vom Typ der ‚Lusitania‘, in den allerwenigsten Fällen ihrem eigentlichen Zwecke dienen, daß in

der Hauptsache vielmehr der karitative Mantel zum Transporte von Munition und Material mißbraucht wird!"

„Würden Sie solche Schiffe auch torpedieren, wenn Sie wüßten, daß Ihre eigenen Landsleute dort an Bord wären und Ihrem brutalen Völkerrechtsbruch zum Opfer fallen müßten? Würden Sie auch die elendig ersaufen lassen?"

„Auch das Argument könnte mich keinen Schritt vom Wege meiner Pflichterfüllung abbringen! Die Interessen der Nation stehen über dem Wohlergehen des einzelnen!"

„Und du Halunke willst Offizier sein? Eure Mannschaften können nichts dafür, sie folgen blind und gedankenlos dem gegebenen Befehl. Aber euch Offiziere, mit eurem bornierten Kadavergehorsam, euch Unterseeboot-Banditen müßte man nackend auspeitschen! Und dann an die Kandelaber mit euch Schweinen auf dem Trafalgar-Square! Hängen müßtet ihr dort zum Schrecken des Abschaums der Menschheit, bis die Geier keinen Fetzen Fleisch mehr auf euren Knochen gelassen haben!"

Der Tisch war zu breit zwischen mir und ihm, um mit raschem Schlage die Antwort zu geben, die mir nicht auf der Zunge, dafür aber in der Faust lag.

„Ich bedaure, daß Sie mir in meiner Hilflosigkeit Gelegenheit geben, festzustellen, daß Ihr Mangel an Herzensbildung noch den Ihrer Kinderstube übersteigt! Ein Waschweib könnte mit seiner Lästerzunge nicht gut feiger wie Sie gehandelt haben!"

Es hat mich wirklich nicht weiter gewundert, daß die Posten mich sofort in meine Zelle zurückführten und daß aus dem in Aussicht gestellten Nachtbummel nun nichts mehr wurde. Wir waren uns beide gegenseitig über einander klar geworden, und Sandy-Hook war einsichtsvoll genug, jeden weiteren Versuch einer Übertölpelung bei mir aufzugeben.

Der zweite Fluchtversuch

Eintönig vergingen mir die Tage in meiner Einsamkeit. Lediglich mit meinem Steuermann, der in der Zelle direkt über mir gefangengehalten wurde, hatte ich Verbindung auf-

nehmen können. Erst nur durch Klopfsignale gegen die Decke, dann aber auch nachts mit einer Schnur, die er aus seinem nach der Straße zu führenden Fenster bis zu dem meinen herunterließ. Hätte ich diese geheime Nachrichtenverbindung nicht gehabt, die meine Willenskraft immer wieder von neuem hochtrieb, dann wäre ich wohl bald in jener trostlosen Monotonie dem Trübsinn verfallen.

Da war es dann kein Wunder, daß ich den Fluchtgedanken erneut mit allen Intensität aufnahm. Hier in London saß ich ja an der Quelle. Hier konnte ich im Großstadtgetriebe spurlos verschwinden, ohne daß jemand auch nur auf den Gedanken gekommen wäre, daß ich ein Deutscher, dazu noch ein Unterseebootsmann, war. Den Hafen mit allen seinen Schlupfwinkeln kannte ich noch von Friedenszeiten her, und unter den Kapitänen der holländischen Dampfer, die hier regelmäßig anliefen, hatte ich so manchen alten Bekannten, der mich wohl in irgendeinem dunklen Eckchen seines Schiffes nicht gesehen hätte, wenn ich in später Nacht als blinder Passagier an Bord gekommen wäre.

Wie aber sollte ich herauskommen aus diesem Hause, das von unten bis oben voll Militär steckte?

Das war ein schwieriges Unterfangen und so gut wie aussichtslos. Der Weg, mich an einem langen Messingdraht, den ich aus der Wand aus einer alten Klingelleitung herausgeholt hatte, bis zu der Fahnenstange vor dem Hause herunterzulassen, hätte viel Verlockendes für sich gehabt, wenn auf der Kensington-Road nicht Kandelaber neben Kandelaber gestanden hätte, so daß die Straße auch in spätester Nacht taghell erleuchtet war. Und ganz menschenleer war die Straße nie. Als Fassadenkletterer hätte ich da bald eine schaulustige Menge gehabt, die mir, unten angekommen, sicherlich einen mehr als warmen Empfang bereitet hätte. Und an solchen warmen Empfängen hatte ich keinen Bedarf mehr.

Die Stunden, in denen deutsche Luftschiffe über London waren, die ganze Stadt abgeblendet war und in tiefstem Dunkel lag, hierbei auszunutzen, ging leider nicht, da dann die ganze abkömmliche militärische Belegschaft des Hauses unten auf der Straße in Alarmbereitschaft angetreten stand.

Es blieb mir also lediglich der Weg aus dem hinteren Fenster meines Zimmers über einen Lichthof hinweg auf die Dächer der dahinterliegenden, um vieles niedrigeren Häuser. Und wie ich dann weiter auf die Straße kam, das mußte ich dem Zufall überlassen.

Nun war aber dieses Fenster meiner Zelle gerade vergittert, und unglücklicherweise führte ein anderes Fenster aus dem Gange vor meinem Kerker, der im rechten Winkel die andere Wand des Lichthofes bildete, direkt auf diesen Lichthof, so daß mich der patrouillierende Posten beim Aussteigen aus dem Fenster unfehlbar sehen mußte, wenn er nicht, wie ich es des öfteren schon durch meinen Sehschlitz in der Tür beobachtet hatte, gerade wieder mal ein kleines Nickerchen machte. Erstens mal, weil in der Nacht doch eigentlich Schlafenszeit ist, und zweitens, weil dann kaum ein kontrollierender Offizier zu erwarten war. Drittens aber, weil so was dem Allgemeinbefinden doch nur zuträglich sein konnte.

Da der Weg durch das vordere Fenster so vollkommen aussichtslos war, basierte ich meine Gedanken absolut auf ein Entweichen über den Lichthof weg und wartete nur auf den günstigen Moment, der wenigstens einigermaßen Aussicht auf einen Erfolg meines Unterfangens bot.

All die Zeit hindurch hatte ich von dem Sehschlitz aus schon die Posten beobachtet, die sich in den Wachen draußen auf dem Gange vor meinem Kerker abwechselten. Jeden einzelnen hatte ich genau in seiner Eigenart studiert und wußte haarscharf zu unterscheiden, welches diejenigen waren, die in einem für mich fatalen Pflichtbewußtsein ihren Dienst mehr als scharf nahmen, und die anderen, die auch mal fünf gerade sein ließen und auf ihren Nachtwachen gern ein Nickerchen machten. Es gab sogar welche unter ihnen, die draußen ihren Vorgänger ablösten, ohne sich davon zu überzeugen, daß die Arrestanten, die sie zu bewachen hatten, überhaupt in der Zelle waren, und die dann wiederum nach zwei Stunden abgelöst wurden, ohne daß sie in dieser Zeit auch nur einmal einen Blick auf die ihrer Obhut anvertrauten Schwerverbrecher geworfen hätten.

Und so einen angenehmen Zerberus mußte ich abwarten, um mein Vorhaben durchzuführen.

Ich mußte sehen, daß ich in der Zeit zwischen 8 und 10 Uhr abends entwischte, damit ich dann noch Zeit genug hatte, mir für den Rest der Nacht irgendwo einen vorläufigen Unterschlupf zu suchen. London stand, ebenso wie unsere deutschen Städte, unter dem absoluten Zeichen des Krieges und als nächtlicher Wanderer in dem Aufzuge, mit dem mich der Engländer ausgestattet hatte, wäre ich todsicher in den nach 1 Uhr bereits ganz einsam werdenden Straßen sofort von dem ersten besten Polizisten aufgehalten und nach meinen Papieren gefragt worden. Und darauf durfte ich es nicht ankommen lassen.

Am 12. Oktober, einem Freitag, schien mir der geeignete Moment gekommen zu sein. Um 8 Uhr zog ein Posten auf, von dessen Harmlosigkeit ich mich schon genugsam überzeugt hatte, und kaum waren die Schritte der Ablösung auf der Treppe verklungen, da war ich auch schon an der Arbeit. Die Eisenstäbe vor dem Fenster hatten zwar eine fatale Stärke, dafür war aber auch nur jeder zweite Stab fest in das Mauerwerk einzementiert, und der andere wurde lediglich durch zwei Querstäbe gehalten, die in je 70 Zentimeter Abstand, bei ebensoviel Spielraum bis zum Mauerwerk nach unten und oben (das ganze Fenster war 2,10 Meter hoch), quer über die Langroste geführt waren. Solch einen Langrost galt es also in seinem untersten 70 Zentimeter langen Teil wegzubiegen, um dann in dem so geschaffenen Zwischenraum durchschlüpfen zu können.

Beide Beine stemmte ich gegen zwei im Mauerwerk verankerte Stäbe, machte einen krummen Rücken und packte dann mit beiden Händen den dazwischenliegenden Rost. Es war eine ganz wahnsinnige Kraftanstrengung, und vor den Augen schillerte es mir in allen Farben. Als aber der Stab nur erst einmal eine ganze Wenigkeit nachgegeben hatte, war das Schlimmste vorbei. Mit ein paar kräftigen Rucken hatte ich ihn dann rechtwinklig in das Zimmer hineingebogen.

Als ich wieder an der Erde stand, hat es doch einer ganzen Weile bedurft, bis sich das Rückgrat wieder gerade bog. Auch

die Knie zitterten mir derart, daß ich kaum stehen konnte, und die Kniekehlen brannten, als ob ich Feuer darin hätte.

Dann ging ich zur Tür und schob das Schieberchen vor dem Sehschlitz hoch. Gemächlich stand der Posten draußen an die Wand gelehnt, stützte sich auf seine Knarre, die er liebevoll umarmt hielt, und ließ den Kopf hängen.

Vorsichtig schob ich ein Bein durch die Stäbe und trat auf eine der eisernen Leisten, die die Scheiben des Glasdaches hielten. Dann wollte ich den Oberkörper nachziehen und war gerade im Begriff, das Körpergewicht auf den Fuß, den ich bereits draußen hatte, zu verlegen, als ich ausrutschte und in eine Glasscheibe fuhr, die natürlich in tausend Scherben ging und mit lautem Getöse in die Tiefe sauste. Gerade blieb mir noch Zeit, den Körper zurückzureißen und mich flach auf den Fußboden in meiner Zelle zu werfen, da fielen auch schon zwei Schüsse aus dem gegenüberliegenden Gangfenster, die mich nicht mehr fassen konnten, da ich durch die Mauer gedeckt war.

Dann hat es im Hause einen ziemlichen Aufstand gegeben. Es wurde natürlich sofort alles alarmiert, und Schmeichelnamen waren es gerade nicht, die ich von dem englischen Kommandanten der Militärstation dafür zu hören bekam, daß ich ihn weiß Gott bei was für einer Beschäftigung gestört hatte. Auch das Bemühen der Engländer, den hereingebogenen Eisenstab wieder zurückzubiegen, um die Fenster wieder schließen zu können, war vergeblich. Dazu mußte man am nächsten Tage extra einen Schlosser kommen lassen.

Aber als so gemeingefährlicher Mensch durfte ich doch nun nicht mehr allein bleiben. Es wurden Posten abkommandiert, die bei zweistündiger Ablösung Tag und Nacht in meiner Zelle bleiben mußten, und, wenn ich schlief, direkt neben meiner Pritsche standen.

Mein Steuermann mag baß verwundert gewesen sein, daß ich ihm zur gewohnten Zeit seine Nachrichten nicht am Fenster abgenommen hatte. Nachdem sich die Aufregung im Hause gelegt und ich mit dem Posten wieder allein in der Zelle war, hatte ich mich sofort auf der Pritsche langgelegt und den Schlafenden markiert. Bald morste es dann auch von

oben an, warum ich denn das Päckchen nicht abnähme. Aber mit dem Posten neben mir konnte ich doch keine Antwort geben.

Auf einmal fielen einige kräftige Schläge gegen das Fenster, das auf die Straße führte. Erschrocken fuhr der Tommy zusammen und nahm die Knarre etwas fester in die Hand, vermied es aber peinlichst, dem Fenster irgendwie zunahe zu kommen, sondern blieb krampfhaft neben meiner Pritsche stehen. Einige Male wiederholten sich diese Schläge noch, dann trat Ruhe für die Nacht ein.

Nachdem er lange Zeit sein Netz hatte aushängen lassen, ohne daß es entleert wurde, war mein Steuermann schließlich ungeduldig geworden und hatte mit weit herausgestrecktem Arm so lange den Faden geschwenkt, bis das Päckchen unten gegen die Scheiben meines Fensters schlug. Endlich hat er denn doch das Nutzlose seines Bemühens eingesehen und die Schnur wieder heraufgeholt.

Lediglich der bodenlosen Borniertheit und Feigheit des Postens war es zu danken, daß dem Engländer bei der Gelegenheit keine für ihn vielleicht reichlich interessanten Mitteilungen in die Hände gefallen sind.

Obgleich ich mich gar nicht so recht an die jetzt ständig neben mir stehenden Posten gewöhnen konnte, fand ich mich doch mit der Tatsache ab und verbrachte die meiste Zeit, auf der Pritsche liegend, in eine dürftige, durchlöcherte Pferdedecke gehüllt, nur um so etwas der Kälte Herr zu werden, unter der ich bei meiner mangelhaften Bekleidung erbärmlich zu leiden hatte. Treu und brav stellten sich die Posten dann regelmäßig an die Wand neben meine Pritsche, und es war beinahe so, als ob einer dem andern den Platz an der Mauer vorwärmte, so genau wußte jeder dieselbe Stelle seines Vorgängers wiederzufinden.

Und am zweiten Tage nach meiner Flucht stand auch mal wieder der Fensterklopferathlet so an die Mauer gelehnt, und es dauerte gar nicht lange, da machte er schon ein Nickerchen. Er schnarchte zwar nicht allzu laut, aber er schnarchte mit großer Hingabe.

Seine äußere Rocktasche, die ihm vor lauter Inhalt weit

abstand, erregte mein besonderes Interesse, und spaßeshalber wollte ich sie mal untersuchen. Ein Liebesbrief seiner Dulcinea aus Liverpool ruhte da friedsam neben dem Herzenserguß einer kleinen Londonerin, deren Englisch aber recht mangelhaft geschrieben war, denn es strotzte von Fehlern.

Aber das soll man Damen niemals zum Vorwurf machen. Wenn eine wirklich mal die Orthographie beherrscht, dann ist sie sicherlich schwach in der Interpunktion, und eines der beiden Übel muß man mit in den Kauf nehmen.

Auf jeden Fall war es für mich eine recht belustigende Lektüre.

Dann war da noch die neueste Nummer der „Times“, die ich aber erst gelesen habe, als der nächste Posten bei mir aufgezogen war. Und der war auch so naiv veranlagt, daß er sich gar nicht weiter darüber wunderte, wie ich in den Besitz der neuesten Zeitung gekommen war, und mich ungestört lesen ließ.

Aber am Grunde dieser interessanten Tasche entdeckte ich unter anderem auch zwei einzelne Schillingstücke, und mit einem „Vergelt's Gott!“ hab' ich sie in meiner eigenen Tasche verschwinden lassen. Das war nun das erste englische Geld, das ich in der Hand hatte, und während ich den einen Schilling für künftige Fluchtzwecke aufzuheben beschloß, bat ich den Posten, nachdem er seine Schnarchsinfonie beendet hatte, mir das nächste Mal, wenn er wieder bei mir auf Wache zöge, für einen ganzen Schilling Zigaretten mitzubringen. Und treu und brav hat er das auch ausgeführt und mich nicht mal beschummelt dabei.

Es gibt doch wirklich noch gutherzige und ehrliche Menschen auf der Welt.

Der Pöbel droht

Mit der Zeit war es den Londonern aufgefallen, daß jeden Morgen um dieselbe Zeit einige Trupps Gefangener über die Kensington-Road geführt wurden. Vor allem erregte der Aufzug besonderes Interesse, wenn ein einzelner Gefangener von vier Soldaten, einem Sergeanten und einem Offizier begleitet, hinter dem Gitter des Natural-History-

Museums verschwand. Das mußte ja wohl ein ganz hartgesottener Sünder sein, der soviel Bewachung brauchte.

Und bald war es den Gaffern auch bekannt, wer und was ich war. Schimpfworte der unflätigsten Art, Schimpfworte, wie ich sie hier gar nicht wiedergeben kann, wurden mir nachgerufen. Selbst Damen, deren Zugehörigkeit zu ersten Gesellschaftskreisen unverkennbar in ihrem Äußeren zum Ausdruck kam, entblödeten sich nicht, mir im Vorbeigehen mit obszönster und unflätigster Gebärde ihren Abscheu kundzutun. Aber recht weh getan hat es mir, als einmal eine Mutter ihr etwa dreijähriges Kind anhielt, vor mir auszuspucken.

Als ich am 16. morgens um ½9 Uhr von meinem Fenster aus beobachtete, wie meine Leute in drei Trupps zu ihrem Exercise in den gegenüberliegenden Museumsgarten geführt wurden, fiel mir auf, daß sich namentlich vor dem Gartentore drüben auffallend viele Menschen eingefunden hatten und dort auch stehen blieben, nachdem meine Leute lange bereits hinter dem Gitter verschwunden waren. Immer mehr Müßiggänger fanden sich ein und standen in Gruppen herum und plauderten. Als sich das Tor um ½10 Uhr wieder öffnete und meine Leute über die Straße in das Gefängnis zurückgeführt wurden, schob sich die Menschenmenge wohl dichter zusammen, aber ungehindert konnten die drei Trupps passieren.

Da war kein Zweifel möglich. Dieses besondere Interesse da unten galt mir!

Schon rasselten die Schlüssel vor meiner Tür, und ein englischer Offizier kam, um mich zum Exercise abzuholen. Die übliche Eskorte nahm mich unten im Hause in Empfang, und dann ging es hinüber in den Museumsgarten. Ein wildes Gejohle und Geschrei empfing uns, als wir auf die Straße traten, und im Handumdrehen war die ganze Kensington Road schwarz von Menschen. Wenngleich zögernd, so gab man uns aber doch den Weg frei und ließ uns ohne gröblichere Belästigung in das Tor verschwinden, das die Tommies eiligst hinter uns schlossen.

So glimpflich würde der Rückweg nicht vonstatten gehen,

dessen war ich sicher. Mir taten nur meine Begleitmannschaften leid, die mit reichlich weißen Gesichtern den kommenden Ereignissen entgegensahen.

Ich selbst war eigentlich recht froh über dieses Intermezzo. Daß ich gehörig etwas abbekommen würde, darüber war ich mir vollkommen im klaren. Daß man mich totschlagen würde, hielt ich für ausgeschlossen, dazu durften es die Militärbehörden wohl kaum kommen lassen. Aber ein gehöriges Andenken gönnten sie mir alle, das konnten sie auch ihren Vorgesetzten gegenüber verantworten und sich dann noch damit brüsten, daß sie mich noch im letzten Augenblick der rasenden Wut des Pöbels entrissen hätten.

Und ein Wohnungswechsel wäre mir absolut gelegen gekommen. Wenn ich ordentlich etwas abbekam, hätte man mich ja schließlich in ein Krankenhaus bringen müssen, und schlimmer als das augenblickliche Gefängnis konnte das auf keinen Fall sein.

Aber umsonst wollte ich meine Haut nicht zu Markte tragen. Einige gehörige Andenken sollte die andere Seite auch mitnehmen, wenn es zur Prügelei kam, und diesmal war ich froh darüber, daß mich der Engländer immer noch in Hemdsärmeln herumlaufen ließ, und mir noch immer kein Jackett verabfolgt hatte. So hatte ich doch mehr Bewegungsfreiheit und konnte etwas kräftiger um mich schlagen.

Die Stunde, die für meine Auslüftung angesetzt, war schließlich verstrichen. Vier Posten nahmen mich in die Mitte, voran ging der Sergeant, hintennach der Offizier, und so setzten wir uns in Bewegung. Eine unabsehbare Menschenmenge hielt den ganzen Weg bis hinüber zur Militärstation besetzt. Ohrenbetäubender Lärm gellte uns entgegen, als wir hinter dem Eisentor heraus auf die Straße traten, und nur schrittweise konnten die Tommies, die mich scharf in ihrer Mitte hielten, vorwärtskommen.

Mit einem Blick aber sah ich, daß auch drüben in der Station Alarm geschlagen wurde.

Schade, das kam etwas zu früh. Und ich hatte mich doch schon so auf eine kleine Luftveränderung gefreut!

In Scharen stürzten die Soldaten aus dem Hause heraus, teilweise in Hemdsärmeln, wie sie eben gerade gingen und standen, voran der ewig lange Kommandant mit geschwungenem Säbel. Und trotz des bereits von allen Seiten fühlbar werdenden Druckes, ein Tommy hatte schon einen Stein an den Kopf bekommen und blutete beträchtlich, mußte ich lächeln, so komisch war dieser Anblick. Bald war eine Gasse für uns von dem Militär freigemacht und — leider — unbeschadet lieferte man mich wieder in meiner Zelle ab.

Am 17. und 18. bin ich dann nicht mehr zum Exercise geführt worden, und am 19. wurde ich unter Eskortierung von zwei Offizieren und einem Korporal in geschlossenem Auto zum Euston-Bahnhofe in London gebracht, um nach Dyffryn-Aled, einem Gefangenenlager in Denbighshire in North-Wales, übergeführt zu werden.

Der dritte Fluchtversuch

P. o. W. No. 288

Prisoner of War (Officers) Camp.

Dyffryn Aled

Lhansannan Abergele. Denbighshire. North-Wales

Kameraden

In grellem Scheinwerferlicht war ich in später Abendstunde durch ein tiefes Stacheldrahtgehege geschleust worden und befand mich nun vor einem dunklen Gebäude, dessen Silhouette sich matt erleuchtet gegen den schwarzen Himmel abzeichnete.

Spaltenweit nur öffnete sich eine riesige Flügeltür, und ich stand in einem trostlosen Vorraum zwei, meiner Meinung nach reichlich verkommenen Gestalten gegenüber, ohne zu bedenken, daß ich in meinem Aufzuge (einem grauwollenen Hemd, blauer Mannschaftshose, die stellenweise entschieden schon recht gräulich und fadenscheinig anmutete, und Turnschuhen) doch noch einen weit verkommeneren Eindruck machen mußte.

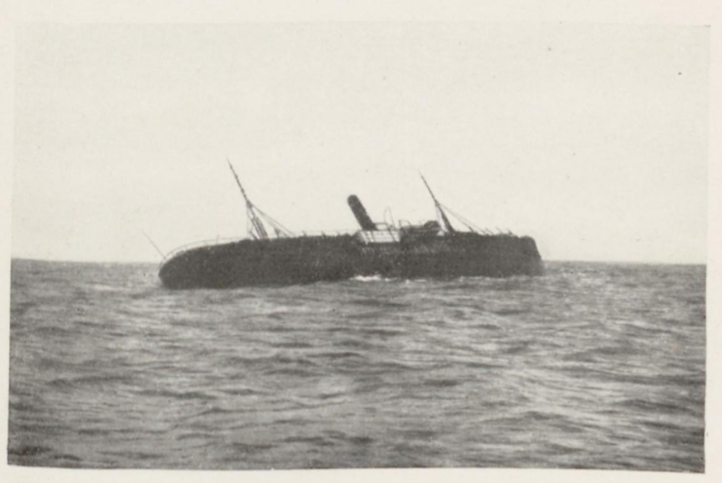
Das leise Lächeln, das die Lippen meines Empfangskomitees umspielte, ist mir erst am nächsten Tage voll zum Bewußtsein gekommen, nachdem Opferwilligkeit und Mitleid von Schicksalsgenossen, die selber arm wie eine Kirchenmaus waren und nur die allernotwendigsten Kleidungsstücke besaßen, mir zu einem, wenigstens einigermaßen menschenwürdigen Aussehen verhalfen, so daß ich nun beinahe wie „auf Neu renoviert" aussah.

Der deutsche Lageradjutant und ein Kamerad, mit dem ich, zusammen mit vier anderen, hinfort eine Stube teilen sollte, hatten es über sich gebracht, den geliebten Doppelkopf bei der Meldung meiner Ankunft im Stiche zu lassen, um mich auf mein Zimmer zu führen. Ein frugales Mahl, bestehend aus Bratkartoffeln und einem halben Hering, erwartete mich hier bereits, und nachdem ich diesen kulinarischen Hochgenuß einer mir noch neuen Speisekarte dazu benutzt hatte, um die inneren Wärmekalorien nach der Londoner Hunger- und Frostperiode auf ein einigermaßen erträgliches Niveau zu bringen, nahm ich die Rückenfläche der Hand, in Ermanglung einer Serviette als natürliches Mundtuch, und stand gesättigt auf.

Da es inzwischen bereits 10 Uhr geworden war, hatten sich auch die übrigen Zimmerkameraden eingefunden. Bis 10 Uhr war es nämlich erlaubt, sich irgendwo im Hause aufzuhalten, sei es nun, daß die einzelnen sich in dem hierfür zur Verfügung stehenden Lesezimmer zu einem Spielchen zusammensetzten, oder aber in anderen Zimmern, die nicht gerade auf der Windseite lagen, zu einem solchen zusammenfanden. Denn gegen Abend waren in dieser Jahreszeit die Zimmer, die den ganzen Tag den Wind auf den Fenstern stehen hatten, bereits so eisig kalt, daß an ein Sitzen dort nicht zu denken war. Um 10 Uhr jedoch mußten sämtliche Lichter im Hause gelöscht werden, und wehe den Stubeninsassen, die nach dieser Zeit noch außer Bett und bei brennender Lampe von revidierenden Posten gefunden wurden. Es sollte ganz empfindliche Strafen dafür setzen. Und obgleich ich mich an diesem ersten Abend reichlich über die nervöse Hast amüsierte, mit der meine neuen Kameraden Punkt



Ein vor der Gironde=Mündung versenkter Segler, der mit einer Weinladung von Algier nach Le Havre unterwegs war



Im Atlantik zum Sinken gebrachter Dampfer, der Grubenholz für England geladen hatte



P. o. W. Officers Camp „Dyffryn Aled“. Das Kreuz bezeichnet die Mündung des Tunnels

10 Uhr in die Falle krochen, so habe ich doch gar bald gelernt, daß es entschieden besser war, diesem an sich noch harmlosen Befehle der Engländer nachzukommen, als unsern Zerberus durch Renitenz in dieser Beziehung herauszufordern.

Pläne

Und da kam auch die erste große Enttäuschung für mich.

Auf meine ganz bescheidene Anfrage, wie es denn hier im Lager um eine Fluchtmöglichkeit bestellt wäre, bekam ich die im Brustton der Überzeugung gegebene Antwort: „Ausgeschlossen!“

Hier oben im unwirtlichen North-Wales,in dieser Bergeinsamkeit und einer Gegend, in der weit und breit keine Stadt, kaum eine Faktorei anzutreffen war, in der man fast Tagesmärsche leisten mußte, um an größere Kulturzentren zu kommen, in der man Stunden brauchte, um die nächste Eisenbahnstation zu erreichen, da hatte es seit zwei Jahren niemand mehr gewagt, auch nur den Gedanken an eine solche Ungeheuerlichkeit aufzubringen.

Das war eine mehr als trostlose Auskunft, die mir da zuteil wurde. Doch als ungläubiger Thomas, der ich nun einmal bin, sah mich schon der nächste Morgen, kaum daß ich aus dem Bette war, auf Exkursion, um erst mal einen Überblick über die Situation zu gewinnen, die hinfort, auf eine vorläufig noch gar nicht absehbare Zeit, mein Dasein bestimmen sollte. Und wenig erfreulich war die Orientierung, die ich da bekam.

Eine alte Trinkerheilanstalt hatte man hier zu einem Gefängnis für deutsche Offiziere umgebaut. Dicke Eisenstäbe verwahrten die Fenster des Hauses, dessen einziges Ausgangstor mit Riegeln und großen Eisenbändern sorgfältig unter Verschluß gehalten wurde. Das Hauptmassiv des Hauses selbst bestand aus drei Etagen, in deren unterster das große Vestibül, ein Eß- und ein Lesesaal waren, während die Räume des zweiten und dritten Stockwerkes von je vier bis fünf Offizieren bewohnt wurden. In dem linken, an das Hauptmassiv anschließenden Flügel, dem East-Wing, der

nur zwei Stockwerke hatte, war unten die Küchenanlage, während im oberen Stockwerk zehn Ordonnanzen untergebracht waren, die für die Bedienung der Offiziere, Küche und sonstige Lagervorrichtungen sorgen mußten. In dem rechten Flügel, dem West-Wing, waren im unteren Stockwerk auch die Büroräume der englischen Lagerverwaltung untergebracht, während im ersten Stockwerk die vier vorhandenen Zimmer mit deutschen Offizieren belegt waren.

An den Schmalseiten des Hauses zog sich der etwa 5 Meter breite Stacheldrahtverhau in etwa 1½ Meter Entfernung von den Hauswänden entlang, während er an der Vorderfront des Hauses immerhin 8 Meter Zwischenraum ließ, an der Hinterfront jedoch nur etwa 5 Meter. An allen vier Ecken des Stacheldrahtverhaues waren außerhalb in etwa 3 Meter Höhe Plattformen errichtet, die Tag und Nacht von englischen Posten besetzt waren und die somit jede der vier Fronten unter schärfster Bewachung halten konnten. Bei Nacht standen auf diesen Estraden außerdem starke elektrische Scheinwerfer, die das Drahtverhau selbst taghell erleuchteten und somit jedes unbemerkte Durchkommen hier zur Unmöglichkeit machten.

Aber wie hätte man auch nur an den Stacheldraht selbst herankommen sollen Ein Durchsägen der über daumenstarken Eisenstäbe der Fenstergitter war bei den primitiven Mitteln, die zur Verfügung standen, gänzlich ausgeschlossen, so daß auch dieser Weg von mir von vornherein als aussichtslos erkannt wurde.

Und ein Tunnel? „Denn wer auf Gott vertraut, der hat auf keinen Sand gebaut!" Und bei dem Bau dieses Hauses müssen die Engländer ein geradezu phänomenales Gottvertrauen entwickelt haben. Denn, um die Grundmauern zu diesem Hause zu setzen, hatte man teilweise sogar Felsen ausgesprengt. Das hatte ich leider nur allzu rasch feststellen müssen.

Nach langem Kalkulieren und Untersuchen glaubte ich endlich im West-Wing den geeigneten Angriffspunkt gefunden zu haben, der auch einigermaßen Erfolg für das Unternehmen versprach.

Dieser Flügel des Hauses war nur im Parterregeschoß vom Hauptgebäude aus durch einen Gang zu erreichen. Um das Treppenhaus, auf das dieser Gang mündete, gruppierten sich vier Zimmer. Ein großes, in welchem sechs Offiziere untergebracht waren, ein kleineres, in dem zwei Offiziere lagen, und ein drittes großes Zimmer, in welchem sich das englische Lagerbüro befand. In dieses mündete ein kleines Nebenzimmer, das aber keinerlei direkte Verbindungstüren, weder zum Treppenflur, noch zu dem andern, von zwei deutschen Offizieren bewohnten Zimmer hatte. In diesen beiden Räumen hielten sich tagsüber ständig die englischen Büromannschaften und vielfach auch die englischen Offiziere zur Erledigung laufender Korrespondenz und Lagerverwaltungsarbeiten auf. Das große Zimmer hatte einen besonderen Eingang von der Außenseite des Hauses her, so daß also jeder Engländer, der in das abgeschlossene Haus wollte, sich nicht erst das Hauptportal öffnen zu lassen brauchte, sondern direkt durch das englische Büro und die Verbindungstür, die auf das Treppenhaus führte, in unser Gebäude kommen konnte.

Darin lag selbstverständlich ein großes Gefahrmoment für eine plötzliche Überraschung. Aber, sei es nun, daß der Engländer diese geniale Einfachheit nicht kapierte, sei es, daß ihn andere Gründe dazu veranlaßten, Tatsache ist, daß diese Verbindungstür nach dem Treppenhaus von der uns nicht zugänglichen Seite, d. h. also vom englischen Büro aus, mit schweren eisernen Riegeln verbarrikadiert war. Viel mag hier auch die Furcht dazu beigetragen haben, daß die deutschen Offiziere doch einmal einen geschickten Einbruch in das Büro machen könnten, um aus den dort liegenden Papieren einige, immerhin recht wissenswerte Nachrichten auszuspionieren.

Das gesamte obere Stockwerk des West-Wing, das auch aus zwei großen und zwei kleinen Zimmern bestand, wurde lediglich von deutschen Offizieren bewohnt.

Von diesem Treppenhaus aus nun wollte ich es mit einigen Gleichgesinnten versuchen, einen Tunnel zu graben, der zunächst unter das englische Büro führen sollte, um zu sehen, wie dort die Sachlage war, und um dann unsere weiteren Entschlüsse zu fassen. Denn der Raum unter der in den ersten Stock führenden Treppe war stockdunkel. Irgendwelches Tageslicht konnte niemals hierher kommen, da das Seitenprofil der Stufen bis auf den Fußboden mit Holz verkleidet war. Wenn überhaupt, dann konnten wir nur hier, ganz unter der Treppe, ein Einsteigeluk machen, das einigermaßen Aussicht hatte, infolge der immer hier herrschenden Dunkelheit und infolge der Schwierigkeit, unter die ersten Treppenstufen zu kriechen, einer unangenehmen Aufmerksamkeit zu entgehen.

Leicht war es nicht, die Fußbodenplanken zu durchsägen. Denn auch für den Fall, daß wirklich einmal Verdacht aufkam und eine hochnotpeinliche Untersuchung vorgenommen wurde, mußten die Schnitte durch das Holz so liegen, daß sie einem flüchtig prüfenden Auge entgingen. Da die Bodenplanken im rechten Winkel zu der nach oben führenden Treppe lagen, war der Schnitt, auf einer Seite wenigstens, nicht allzuschwer. Es hat zwar viele Mühe gekostet, aber bald hatten wir das Kopfbrett der untersten Stufe hinreichend zur Seite geschoben, um drei Fußbodenplanken auf der Stelle, auf der sonst das Kopfbrett aufsaß, durchzuschneiden. Das einzige Werkzeug, das uns hierbei zur Verfügung stand, waren die dünnen Blätter einer Laubsäge, die wir ohne jeden Spannbogen handhaben mußten, da wir ja den Laubsägebogen, infolge der nebeneinander voll aufliegenden Planken, nicht ansetzen konnten. Und nur wer selbst eine kleine Ahnung von Holzarbeiten hat, wird wohl ermessen können, welche wahnsinnige Energie dazu gehört, um eine solche Arbeit durchzuführen.

Nach vier Tagen angestrengtester Tätigkeit hatten wir den Schnitt auf einer Seite glücklich geschafft. Doch das war nur die Vorarbeit und sollte uns die Übung dazu geben, die

übrigen Schnitte, die wir ja durch kein aufsitzendes Kopfbrett verdecken konnten, so sauber auszuführen, wie es nach den vorhin bereits angeführten Gründen geschehen mußte. Es war Filigranarbeit, die wir da leisteten, als wir auf der ersten Planke den zweiten Schnitt durchführten. Doch auch das Meisterwerk gelang. Nur ein haarfeiner Strich war für das unberufene Auge sichtbar, und als die letzte Faser des Brettes durchschnitten, da klappte das durchgeschnittene Stück mit einem dumpfen Plumps in den Unterraum.

Daß wir bei diesem Plumps kein Freudengeheul anstimmten, daran hinderte uns lediglich die unmittelbare Nähe der englischen Posten, die an den Ecken des Hauses standen. Wenngleich wir nur in den Abendstunden arbeiteten und zu einer Zeit, in der wir sicher waren, daß kein Engländer mehr seine Freizeit zu Überstundenarbeit mißbrauchte, wir also wußten, daß keiner in dem nebenanliegenden Büro arbeitete, so hatten wir doch aus Kameradenkreisen, die sich gerne dazu bereit fanden, während unserer Arbeit mehrere Posten stehen, die uns von jeder auffälligen Bewegung außerhalb des Stacheldrahtes sofort unterrichteten. Wir waren ja nie sicher, daß der Engländer nicht doch einmal zu einer ganz ungewöhnlichen Zeit aus irgendeinem nichtigen Grunde das Lager betrat, und dann durfte von unserer Arbeit nichts mehr zu sehen sein.

Nachdem nun das erste Brett gefallen, war es im Vergleich zu dem bisher Geleisteten eine Kleinigkeit, weiterzuarbeiten, um die beiden anderen Planken zu durchschneiden. Denn jetzt konnten wir die Laubsäge einspannen und in wenigen Minuten dieselbe Arbeit leisten, zu der wir vorher Tage gebraucht hatten.

Mit passenden Leisten, die wir uns vorher bereits zugeschnitten, hatten wir in kurzer Zeit aus den drei Planken einen festen Deckel gemacht, den wir, nach entsprechender Unterklotzung des Bodens an den Schnittstellen, mit Leichtigkeit herausnehmen und wieder hineinlegen konnten.

Und das ganze Werk war so gut gelungen, daß einer der Lagerkameraden, den wir dorthin führten, mit der Aufgabe,

im Treppenhaus das Einsteigeluk zu suchen, trotz eifrigsten Bemühens das ihm scheinbar recht blamable Eingeständnis machen mußte, daß er nichts hätte finden können.

Unter Tag

Der nächste Abend bereits sah uns „unter Tag". Da mußten wir nun die unangenehme Entdeckung machen, daß auch die inneren Wände des Hauses auf recht massiven Grundmauern aufgebaut waren, deren Durchbrechen uns erhebliche Schwierigkeiten bereiten würde.

Eigentlich hatten wir angenommen, daß der Frei- und Luftraum unter dem Fußboden bedeutend höher wäre. Doch dem war leider nicht so. Die Unterseite der Bodenbalken lag kaum 30 Zentimeter über der Erdschicht und ließ nur so viel Raum, daß wir, platt auf dem Boden liegend, gerade eben noch lang kriechen konnten. Da das Haus selbst aber an einem Abhange gebaut und das umgebende Terrain außerhalb des Hauses nach dem englischen Büro zu auch abfallend war, so hofften wir, dort etwas mehr Freiraum vorzufinden, um die aus dem zu bauenden Tunnel geförderten Sandmengen unterbringen zu können.

Und frisch und frohgemut setzten wir unsere Feuerkieke an, um den ersten Stein im Grundmauerwerk zu lockern. Denn lediglich diese Kieke, eine kaum 1 Zentimeter dicke Eisenstange, und eine Konservendose, das waren die einzigen Handwerkszeuge, die uns zu diesem Unternehmen zur Verfügung standen. Und das Mauerwerk war hartleibig, diese Steine schienen für die Ewigkeit gesetzt zu sein.

Wir waren mit der Arbeit bereits so weit vorgeschritten, daß wir, wenn auch nicht den Körper, so doch den Kopf in das finstere Jenseits hineinstecken konnten, als sich eines Morgens englische Arbeiter mit Mörtel und Steinen in unserem Treppenhaus häuslich niederließen, um . . . die Verbindungstür zu dem englischen Büro zu vermauern. Besser hätte der Engländer uns gar nicht in die Hand arbeiten können. Und während wir nun unten emsig bemüht waren, die trennende Wand zu durchbrechen, entstand oben ein

Mauerwerk, das uns das größte Gefahrmoment bei unserer Arbeit, eine vorbereitete, aber für uns unerwartete Überrumpelung vom englischen Büro aus, beseitigte.

Leider bestätigte sich unsere Hoffnung auf einen größeren Freiraum unter dem englischen Büro nicht in dem Maße, wie wir es erwartet hatten. Sorgfältigste Ausmessung ergab jedoch, daß wir bei gewissenhafter Ausnutzung auch des kleinsten Eckchens genügend Platz hatten, um die Sandmengen eines Tunnels von etwa 12 bis 13 Meter Länge unterzubringen.

Je weiter der Tunnel fortschritt und je mehr wir uns der Plattform näherten, auf welcher der Wachtposten an dieser Hausecke stand, um so deutlicher konnten wir, die wir unten im Tunnel als Bohrer arbeiteten, die Schritte dieses Postens hören. Das Einbohren der Feuerkieke und das Ausbrechen des Gesteins haben mitunter einen fürchterlichen Lärm verursacht, und es ist unser ewiges Verwundern geblieben, daß keiner der Leute dort oben auf dem Postenstand in den ruhigen klaren Nächten auf die Maulwurfsarbeit unter der Erde aufmerksam geworden ist.

Die Fortschritte, die wir in unserer Arbeit machten, waren recht unterschiedlich. Waren wir auf eine besonders günstige Ader im Gestein getroffen, dann schafften wir in einer Nacht wohl bis zu 30, manchmal sogar 40 Zentimeter. Vielfach haben wir uns aber auch mit nur 10 Zentimetern begnügen müssen, zum großen Leidwesen unserer unruhigen Erwartung auf die glückliche Vollendung unserer Arbeit.

Eines schönen Nachmittags erschien plötzlich der englische Adjutant mit seinem Feldwebel und zwei Unteroffizieren, um die Fußböden im West-Wing mit Hilfe von elektrischen Taschenlampen, die sie mitgebracht hatten, einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen, die etwa eineinhalb Stunden währte.

Jedermann wird mir wohl nachfühlen können, mit welchem Herzklopfen ich zusah, wie erst der englische Feldwebel, dann auch noch der Adjutant auf allen Vieren unter die Treppe krochen und dort eingehend Ritze für Ritze ableuchteten . . . Zu Ewigkeiten dehnten sich die Minuten, ehe

die beiden wieder aus dem dunklen Verschlage unter der Treppe erschienen, aber . . . gefunden hatten sie nichts.

Und unverrichteter Sache zog der Engländer von dannen, und wir standen da und lächelten leise vor uns hin. Zu lauten Freudenausbrüchen ist es nicht gekommen, dazu war die Untersuchung zu kritisch gewesen.

Aber irgendeinen Argwohn schien unser Zerberus gefaßt zu haben. Eine bedeutend verschärfte Kontrolle setzte jetzt ein, und vier von uns, auf die der Engländer wohl infolge früherer böser Erfahrungen ein besonderes Augenmerk hatte, wurden wiederholt an den in Reih und Glied aufgestellten Bewachungsmannschaften des Lagers vorbeigeführt, und zwar einmal mit und ein andermal ohne Kopfbedeckung, damit diese sich unsere Physiognomien für den vorkommenden Fall auch ja gut einprägen konnten. Und immer wieder machten wir die Wahrnehmung, daß gerade wir vier unter einer ganz besonders scharfen Beobachtung standen und jeder einzelne Tommy uns auch genau mit Namen kannte —, was bei den übrigen Gefangenen ganz und gar nicht der Fall war.

Aber wir selbst hatten schon vorgesorgt. Mächtige Schnauz- und Spitzbärte hatten unser Aussehen so umgewandelt, daß wir im Augenblicke der Flucht unsere äußere Erscheinung durch Wegnehmen des Bartes derart verändern konnten, daß uns sicherlich niemand außerhalb des Lagers erkannt hätte. Zu allem Überfluß trug ich tagsüber auch noch eine große grüne Brille, die das Markante meiner Züge in wünschenswertester Weise herabmilderte.

Vorbereitungen für die Flucht

Mehr und mehr mußten wir jetzt unser Augenmerk darauf richten, die Vorbereitungen für die eigentliche Flucht so weit zu fördern, daß uns nur noch Kleinigkeiten für die letzten Tage zu tun übrigblieben.

Unter den Mitarbeitern hatten sich einzelne Trupps gebildet, die nach erfolgtem Ausbruch zusammen draußen ihr Glück versuchen wollten, um sich den Weg in die Heimat zu bahnen. Da war auch einer, der wollte mit dem Violinkasten

unter dem Arm von Rugby aus, einer etwa 22 Kilometer entfernten Bahnstation, versuchen, die Ostküste Englands zu erreichen, um sich dort auf einen Dampfer, der nach Holland oder Skandinavien ging, blind einzuschleichen. Mit dem Violinkasten unter dem Arm hoffte er, am unverfänglichsten auszusehen und unangefochten überall durchzukommen.

Eine Gruppe von sechs Offizieren wollte versuchen, zu Fuß die Westküste von Wales zu erreichen, um dort mit einem Fischerboot, das sie sich selbstverständlich für die Zeit ihrer Unternehmung nur, wie man so sagt, geborgt hätten, in See zu stechen und womöglich bis Spanien zu segeln. Ein etwas phantastischer Gedanke, wenn man bedenkt, daß kein einziger von diesen sechs Unternehmungslustigen ein Seemann war.

Wir vier ursprünglichen Tunnelbauer, zwei Seeleute und zwei Flieger, hatten die Absicht, von einer 42 Kilometer entfernten Bahnstation, Ruthin, nach London und von dort nach Great Yarmouth oder Lowestoft zu kommen, um uns in einem dieser Kriegshäfen ein Schnellboot zu kapern und innerhalb weniger Stunden die holländische Küste oder gar Borkum zu erreichen. Wenngleich es ein großes Wagnis war, das wir vorhatten, so hatten wir eben alles auf eine Karte gesetzt. Diese englischen Schnellboote lagen nämlich ständig klar zum Auslaufen und waren lediglich mit zwei, im Höchstfalle mit vier Mann, besetzt. Ihre Geschwindigkeit betrug etwa 55 Seemeilen, d. i. etwa 100 Kilometer, so daß wir keine Gefahr liefen, von irgendeinem anderen Schiffe, sei es Kreuzer oder Torpedoboot, eingeholt zu werden. Wir beiden Seeleute kannten unser Fahrwasser so genau, daß die Nacht gar nicht dunkel genug sein konnte, um unser Vorhaben zur Ausführung zu bringen, während die beiden Flieger auf Motoren derart spezialisiert waren, daß sie in der Bedienung sogar mit Ablösung arbeiten konnten.

Das Gelingen unserer Flucht hing lediglich davon ab, daß wir frühzeitig genug den Bahnhof von Ruthin erreichten und damit den Londoner Zug, ehe unsere Flucht aus dem Lager vom Engländer bemerkt worden war. Da nach der 12-Uhr-Nachtronde die nächste Musterung und Zählung der Offiziere

erst um 9½ Uhr morgens stattfand, mußte uns die dazwischen liegende Zeit genügen, um die 42 Kilometer entfernte Station zu erreichen. Wie wir genau wußten, war Ruthin die äußerste Peripherie des ersten, vom Lager aus gegebenen Alarmes, und saßen wir erst einmal in dem um 9 Uhr nach London abgehenden Zuge, dann waren wir schon weit über alle Berge, ehe die Aufdeckung der erfolgten Flucht die ganze hinter uns liegende Gegend in Alarmzustand versetzte.

Wenngleich unser Trupp als erster den Tunnel verlassen sollte, so war doch nicht damit zu rechnen, daß wir vor 1 Uhr nachts abmarschieren konnten. Dann aber in nicht ganz acht Stunden in einem vollkommen unbekannten, unwegsamen und bergigen Gelände bei stockdunkler Nacht eine Strecke von 42 Kilometern zurücklegen zu müssen, war immerhin eine Aufgabe, der nur ein absolut trainierter Körper gewachsen sein konnte. Und in der Verfassung, in der wir augenblicklich waren, hätten wir sicherlich alle vier schon nach den ersten zehn Kilometern hilflos im Straßengraben gesessen. Da war es uns sehr erwünscht, daß wir jeden Vormittag von zehn bis zwölf das Haus verlassen durften und auf eine etwa fünf Minuten entfernte große Schafweide geführt wurden, wo wir Fußball und sonstige Spiele trieben, viele auch nur lediglich spazierengehend den uns zur Verfügung stehenden Platz umkreisten. In langsamem Trainieren haben wir es dann unauffällig so weit gebracht, daß wir in diesen zwei Stunden in unausgesetztem Kreislauf sechzehn Kilometer zurücklegten, und als wir soweit waren, haben wir uns durch ständiges weiteres Laufen bis zum Tage unseres Ausbruches auf dieser Leistungshöhe gehalten.

Für uns Seeleute, die wir ja blaue Uniform trugen, war es nicht schwer, Zivilzeug zu beschaffen. Wir brauchten unsere Uniformknöpfe nur mit dunklem Stoff zu überziehen, die Ärmelabzeichen, goldene Litzen und Krone, abzutrennen, und schon war ein erstklassiger Salonanzug fertig, der von niemand hätte beargwöhnt werden können. Lediglich die Kopfbedeckung verursachte uns Schwierigkeiten. Aber aus einer alten, fadenscheinig gewordenen blauen Hose habe ich mir dann eine Sportmütze genäht, die im Schnitt und als

Machwerk mit jedem erstklassigen Fabrikat die Konkurrenz hätte aufnehmen können.

Viel schwieriger war es für die Armeeoffiziere, sich entsprechende Zivilkleider zu besorgen. Aber auch hierfür hatte der Engländer gar nicht übel vorgesorgt. Denn die Woilachs, die wir als Decken bekommen hatten, waren so dünn, daß man sie sehr gut als Mantelstoff verwenden konnte, unter dem dann eine Uniform überhaupt nicht auffiel. Und manchen Tag hat es in unseren Zimmern mehr nach einem Schneideratelier ausgesehen, als nach irgend etwas anderem, und die Machwerke, die da aus geschickter Hand hervorgingen, sind wirklich staunenswerte Leistungen gewesen. Ein Beweis dafür, daß das stärkere Geschlecht nicht nur das Schwert, sondern, wenn Not am Mann, eher müßte man da wohl sagen: „an der Frau", ist, auch die Nadel zu führen versteht. Weil uns nun aber kein Bügeleisen zur Verfügung stand und wir auf unserer Tour doch einigermaßen kavaliermäßig aussehen wollten, so mußte zu diesem Zwecke die Kaffeekanne mit heißem Wasser gefüllt, herhalten, die, wenn auch unvollkommen, so doch immerhin ausreichend alle, ein schönheitsdurstiges Auge störenden Sorgenfalten ausbügelte.

Ein sehr schwieriges Problem war die Beschaffung des notwendigen Geldes für unsere Bahnfahrt. Denn der Besitz von englischen Geldmünzen war uns in der Gefangenschaft verboten. Wir erhielten zwar täglich nominell eine Löhnung von vier Schilling, doch wurden uns vom Engländer hiervon ohne weiteres 3½ Schilling für Verpflegungskosten einbehalten. Den übrigbleibenden Rest erhielten wir dann, anstatt in Geld, in besonders zu diesem Zwecke hergestellten Blechmünzen ausbezahlt, sogenannten Tokens, für die uns außerhalb des Lagers kein Mensch einen Pfifferling gegeben hätte. Ein glücklicher Umstand wollte es, daß diese Tokens aber nur über einen Schilling lauteten, eine kleinere Münze also nicht vorhanden war, und der Engländer uns hierfür notgedrungen Pennies und Six-Pence-Stücke aushändigen mußte, die wir natürlich eifrig sammelten. Und mancher von uns hat auf diesem und noch manchem anderen

Wege erstaunliche Beträge zusammengebracht, so daß wir diese Sorge bald loswaren.

Selbstverständlich wäre es uns ja ganz unmöglich gewesen, in jener unwirtlichen Gebirgsgegend von North-Wales zurechtzufinden, wenn nicht urplötzlich im Lager eine Generalstabskarte aufgetaucht wäre, auf der Weg und Steg, auch jeder Höhenunterschied genau verzeichnet war. In rastloser Arbeit haben wir diese Karte dann erheblich vergrößert und vervielfältigt, und einige von uns, die im Kroki-Zeichnen besonders versiert waren, haben Karten zustande gebracht, die späterhin den Neid und die Bewunderung der Engländer, vor allen Dingen aber auch ihr Erstaunen, wie wir zu so ausgezeichnetem Kartenmaterial gekommen sind, erregten.

Die Nichtseeleute, die da auf das hohe Meer hinauswollten, hatten große Sorge um einen Kompaß, der natürlich auf gar keine Art und Weise zu beschaffen war. Wir Fachleute sind dann beigegangen und haben mit an der Lichtleitung magnetisierten Nähnadeln ein Instrument konstruiert, das immerhin eine erinnernswerte Leistung darstellte.

Großen Kummer machte uns die Verproviantierungsfrage für mehrere Tage, denn wir konnten nie wissen, ob wir draußen in der Lage waren, in Geschäfte gehen zu können, um einzukaufen. Es konnte ja auch sein, daß uns die Verhältnisse zwangen, irgendwo in Einsamkeit verborgen einen geeigneten Zeitpunkt für unser Unterfangen abzuwarten. Denn daß wir im Freien nächtigen mußten, war selbstverständlich. In den englischen Hotels bestand seinerzeit eine weitaus schärfere Kontrolle, als wir sie jemals hier in Deutschland gehabt haben, und dem Risiko durften wir uns in der Situation niemals aussetzen.

Wir erhielten pro Woche 1600 Gramm Brot und Mehl, in welcher Menge auch die für die Herstellung des Essens benötigten Quantitäten einbegriffen waren. Schon lange hatten wir von dieser kärglichen Brotration gespart und zurückgelegt. Da wir täglich soviel Feuerungsmaterial bekamen, daß wir über zwei Stunden des Tages in dem in jedem Zimmer eingebauten Kamin ein bescheidenes, kleines Feuer unterhalten konnten, so nutzten wir diese günstige

Gelegenheit und rösteten, neben dem obligaten Kaffee oder Kakao, der dann jedesmal auf diesem Feuer gekocht wurde, auch gleich das Brot. Dadurch machten wir es haltbar und zum Dauerproviant geeignet. Glücklicherweise erhielten wir aus der Heimat auch sehr viele Konserven, hauptsächlich Sardinen, die wir auch aufsparten, um neben dem trockenen Brot auch etwas Fettigkeit zu haben.

Der Trupp, der über See nach Spanien gehen wollte, besorgte sich unheimliche Mengen Salz. Die Herren hatten nämlich die Absicht, auf dem Wege zur Küste in den Waliser Bergen ihr Schäfchen ins Trockene zu bringen, d. h. sie wollten sich aus den dort in offenen Hürden in großer Anzahl ohne Aufsicht weidenden Schafen zwei oder drei fette Hammel herausangeln und diese sodann einsalzen, um auf diese Weise genügend Proviant für eine längere Seereise zu beschaffen.

Schwierig war es nur, all diese Sachen im Lager so unterzubringen, daß der Engländer sie bei einer Razzia, die er des öfteren vornahm, nicht etwa fand. Die größeren Stücke hatten wir ja im Tunnel versteckt, aber den Proviant und kleinere Sachen konnten wir da nicht lassen, weil uns dort todsicher alles verschimmelt wäre. Aber auch hierfür wurden Auswege gefunden, über die wir manchmal selbst gelacht haben, so raffiniert hatte der eine oder andere sein Versteck ausgeklügelt.

Das Hauptgewicht legten wir aber alle auf das Verstecken des mühsam beschafften Geldes. Was wurde da nicht alles in Szene gesetzt, um das gut unterzubringen. Da ich meine Uniformknöpfe für die Flucht ja lediglich mit Tuch überzog, hatte ich ohne weiteres das gegebene Versteck für acht englische Pfundstücke in Gold, die ich mir auf krummen Wegen beschafft hatte. Es war nicht schwer, die Marineknöpfe aufzubörteln, die Pappeinlage herauszunehmen und ein 20-Sh-Stück hineinzugeben. Der Messingdeckel des Knopfes ließ sich dann leicht wieder aufstülpen, und ich hatte damit ein Versteck, das der Engländer in der ganzen Zeit meiner Kriegsgefangenschaft nicht herausgefunden hat.

Schwieriger wurde es schon mit dem Papiergeld. Aber

nachdem ich es erstmal in einem Blumentopf zirka vierzehn Tage eingegraben und diesen in der Zeit auch recht fleißig begossen hatte, konnte ich dann ohne weiteres aus einem langen Bindeschlips die Fütterung herausnehmen und hierfür das Papiergeld einnähen. Und auch auf dieses Kolumbusei ist der Engländer nie gekommen, trotzdem er mir mehrmals sämtliches Futter aus Hose, Mütze und Jackett bei hochnotpeinlichen Untersuchungen hat heraustrennen lassen.

Geld in den Stiefelsohlen, -absätzen oder -kappen zu verbergen, war gefährlich, da das erfahrungsgemäß die erste Untersuchung war, die der Engländer anstellte. Andere hatten ihr Geld auch in den Lederbesätzen der Hosenträger eingenäht, wieder andere trugen es zu ganz feinen, dünnen Röllchen gerollt unter dem langgewachsenen Haar.

Mein Schlipsversteck jedoch hat sich auf jeden Fall auch als sehr praktisch dadurch erwiesen, daß ich jederzeit in der Lage war, einen größeren Betrag mit raschem Griff aus dem lang herunterhängenden Ende des Binders herauszuziehen und somit das Geld sicher versteckt und trotzdem im Bedarfsfalle sofort zur Hand hatte.

Wie sie in das Lager gekommen ist, weiß niemand. Eines schönen Morgens wachten wir auf, und die langersehnte Drahtschere war da.

Mit positiver Gewißheit werden auch heute nur wenige der damals Beteiligten sagen können, wer die Schere nun eigentlich besorgt hat, ebensowenig wie es jemals herauskam, auf welchem Wege englisches Geld oder auch die Generalstabskarte in unsere Hände gelangte. Hatte doch der eine von uns Ausreißern sogar einen tadellos neuen und eleganten Zivilanzug an, als wir den Ausbruch später ausführten. Manches ist wohl in den Paketen gewesen, die wir aus der Heimat bekamen. Und dem Engländer ist trotz seiner sorgfältigen Kontrolle, die er über alle an uns ausgehändigten Parcels hielt, manches entgangen, was sicherlich sein größtes Interesse gehabt hätte. Da aber drüben noch Menschen leben, denen meine Indiskretion Ungelegenheiten bereiten könnte, will ich mich mit der Konstatierung der Tatsache des Vorhandenseins solcher Wertsachen zufriedengeben.

Die Drahtschere also brauchten wir dringend. Unser Tunnel führte zwar aus der Lagerumzäunung heraus, so daß der Stacheldraht, der das Lager direkt umgab, für unsere Flucht kein Hindernis mehr bildete. Aber ein zweiter, ebenso starker Stacheldrahtverhau umsäumte den Abhang des Berges, auf welchen wir mit unserem Tunnel zuarbeiteten. Ein unüberwindliches Hindernis für uns wäre er niemals gewesen. Da er nachts weder beleuchtet, noch bewacht war, hätten wir ihn an einer geeigneten Stelle überklettern können, aber Löcher und Risse hätte es dabei sicher gegeben. Jetzt konnten wir diesen fünf Meter tiefen Verhau mit der ganz vorzüglichen Schere in genügender Breite und kürzester Frist aufschneiden, so daß wir auf diesem Wege auf jeden Fall rascher wegkamen, als wenn wir alle hätten klettern müssen.

Seit langem schon hatten wir uns daran gewöhnt, vielmehr hatten wir den englischen Rondeoffizier daran gewöhnt, daß wir alle mit dem Kopf unter der Decke schliefen und lediglich ein kleiner Haarschopf hervorguckte. Denn dadurch hatten wir die Möglichkeit, in der Nacht unseres Ausbruchs unsere Abwesenheit durch irgendein in das Bett gelegtes Bündel im Notfalle vortäuschen zu können, ohne allzugroße Gefahr zu laufen, daß der englische Offizier sich die Mühe machte, jede einzelne Bettdecke hochzuheben, um nachzusehen, ob der Betreffende auch wirklich darunterlag. Während der ersten Tage dieser Neueinführung hat der Engländer gewettert und geflucht, und tatsächlich jede Decke pflichtgemäß hochgehoben. Als aber dann immer ein Mensch darunterlag, hat er sich bald die nutzlose Mühe erspart und mit dem Anblick der deutlich in der Decke hervortretenden Körperform begnügt.

Die Hunde

Aber eine an sich recht häßliche Arbeit mußten wir noch verrichten, ehe wir an die Ausführung unserer Flucht denken konnten. Vier riesige Doggen strolchten Tag und Nacht um das Lager herum, und das feine Witterungsvermögen dieser Tiere hätten wir niemals täuschen können. Besonders

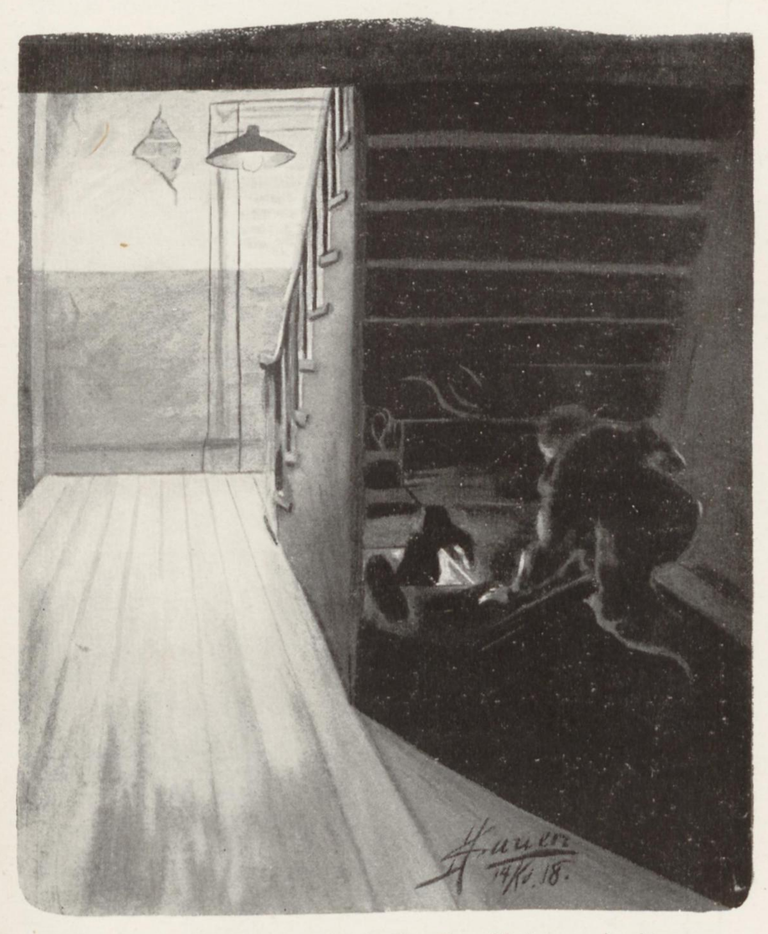
schwierig gestaltete sich die Sache dadurch, daß wir vor dem Ausbruch nicht an die Tiere herankonnten, und wenn diese erst einmal angeschlagen hatten, dann war die Bewachung alarmiert und unser Ausbruch vereitelt. Noch heute überläuft es mich kalt, wenn ich an die wahnsinnige Tierquälerei denke, mit der wir diese schönen Tiere damals beseitigen mußten. Aber das Gelingen unseres Fluchtplanes stand auf dem Spiele, und da durfte es für uns keine Bedenken geben. Einige Badeschwämme wanderten in die Fettpfanne und wurden mit Speck derart aufgebraten, daß sie, die vorher so groß waren wie zwei Fäuste, zu kleinen Kügelchen von dem Umfange eines Talers zusammenschrumpften. Und sobald nun einer der Hunde in die Nähe des Stacheldrahtes kam, flog eine solche Kugel aus einem Fenster des oberen Stockwerkes über den Verhau, um alsbald im gierigen Rachen des Tieres zu verschwinden.

Da die Magensäure Fettsubstanz löst, dehnten sich die Schwämme im Mageninnern natürlich wieder zu alter Größe aus, versetzten sich im Darm und ließen das Tier dann elendig zugrundegehen.

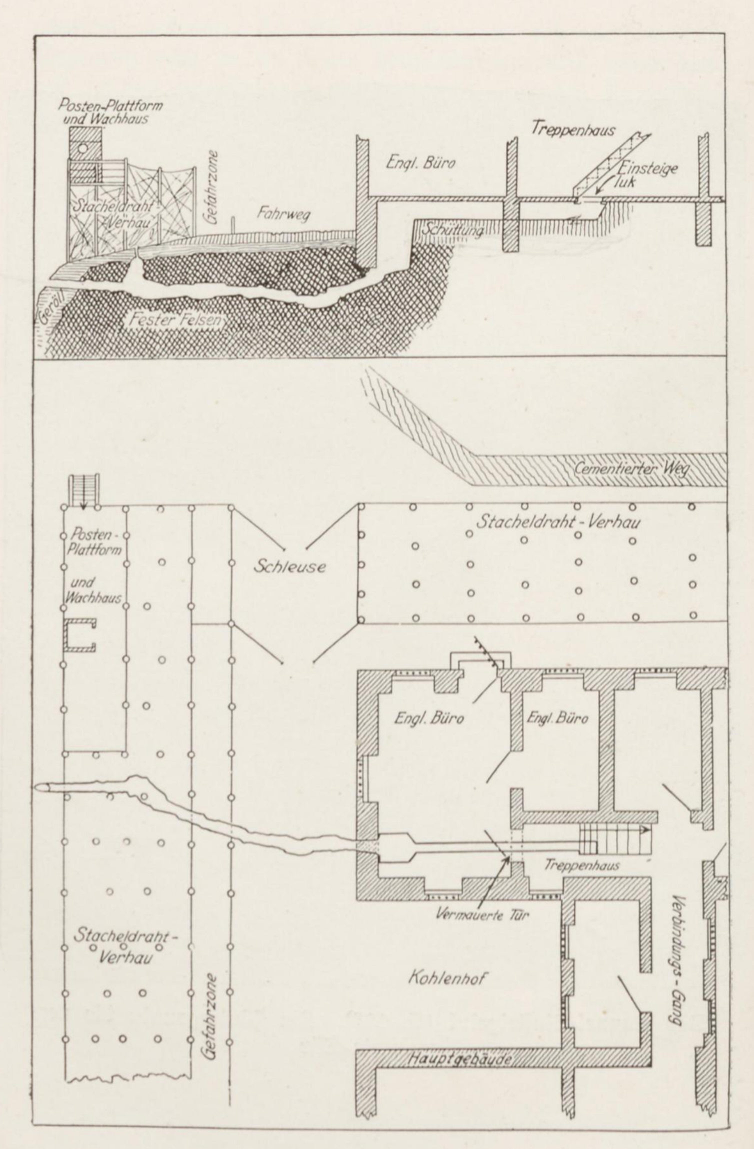
Der Durchstich

In rastloser Arbeit hatten wir inzwischen den Tunnel so weit gefördert, daß wir nach den angestellten Messungen annehmen konnten, bereits unter dem Drahtverhau hindurch zu sein. Wir stellten daher die weitere Arbeit in der Horizontalen ein und bohrten nach oben durch, wobei wir nach etwas über einem halben Meter bereits aus dem gewachsenen Felsen herauskamen und auf Geröll stießen. Und als wir nun die Feuerkieke, ohne vorher weiter abzuräumen, so weit nach oben stießen, als es die Länge der Stange überhaupt nur zuließ, und diese dann wieder zurückzogen, da wehte uns aus dem so geschaffenen Loch ein scharfer Luftstrom entgegen. Dieser Luftzufluß gab uns den Beweis, daß wir die Oberfläche bereits durchstoßen hatten. Die Arbeit wurde natürlich sofort eingestellt und der nächste Tag abgewartet.

Wir hatten einen langen hölzernen Stock vorbereitet, den



Das Tunnel-Einsteigeluk (S. 116). Im Hintergrunde die vermauerte Tür



Skizze des Fluchtweges

einer von uns von unten vorsichtig durch das Loch stecken sollte, während wir anderen aus dem Fenster der oberen Etage beobachten wollten, wo dieser Stock durchkam und wie weit wir in Wirklichkeit waren. Denn unsere ganzen Maße über die Breite des Drahtverhaues, wie auch über die des Weges, beruhten ja lediglich auf einem Taxat. Mit dem Meterstock hatten wir diese Abmessungen niemals feststellen können.

Da wir nun alle in der festen Überzeugung lebten, daß wir bereits unter dem Stacheldraht hindurch waren, so hat es lange gedauert, bis einer von uns zufällig den von unten durchgesteckten Stock mitten im Stacheldrahtverhau entdeckte. Außerdem kam er aber viel weiter rechts zum Vorschein, als wir eigentlich kalkuliert hatten. Da waren wir ja mit unserem Tunnel in recht erschreckende Nähe des Postenstandes geraten. Denn ohne es zu merken, hatten wir mit dem Bau, anstatt geradeaus zu arbeiten, einen regelrechten Bogen nach rechts geschlagen, eine Tatsache, die bei den kleinen Abmessungen, mit denen wir arbeiteten, ja nur zu erklärlich ist und infolge des Fehlens irgendeines geeigneten Meßinstrumentes bei der Länge und Schwierigkeit des Unterfangens wohl auch von jedem Fachmanne entschuldigt werden wird.

Mit unserem Ausbruch in der Nacht vom Sonntag auf Montag, wie wir es eigentlich beabsichtigt hatten, wurde es nun wieder nichts, da wir erst noch ein gehöriges Stück zu durchtunneln hatten.

In der Angst um das Gelingen unseres Unternehmens haben wir nun wohl manches schwärzer gesehen, als es tatsächlich war. Unsere Nerven waren in einer Erwartung und einer Spannung, die sich gar nicht beschreiben läßt. Jeder schiefe Blick eines Engländers gab uns gleich zu den ärgsten Sorgen Veranlassung. Und als zwei Ordonnanzen auf dem Flur im West-Wing beieinanderstanden und sich leise, wahrscheinlich irgendeine Belanglosigkeit, erzählten, wurde von einem von uns, der dieses zufällig sah, das Alarmzeichen gegeben, und wir Ausbrecherhelden standen da mit schlotternden Knien und erwarteten jeden Augenblick den

Engländer, in dem Glauben, daß diesem unser Tunnel verraten sei. Des gesamten Lagers, auch der gänzlich Unbeteiligten, die wohl wußten, daß es bald losgehen mußte, aber nicht wissen konnten, daß es so rasch schon losgehen sollte, bemächtigte sich eine derartige Nervosität, daß sie einem geschulten Beobachter ohne weiteres hätte auffallen müssen.

Der 10. April 1918

Nachdem wir in der Nacht vom 9. zum 10. April in horizontalem Fortarbeiten aus dem Gestein heraus auf Geröll gestoßen waren, konnte es sich ja nur noch um wenige Zentimeter handeln, bis wir die Wurzeln des Graswuchses erreichten. Fieberhaft wurden am 10., einem Mittwoch, Vorbereitungen getroffen, um in der kommenden Nacht den Durchbruch auszuführen. Jeder packte sein Proviantpacketchen, legte sein Zivilzeug zurecht, um es im Augenblick erfassen zu können, ging noch einmal alle Vorbereitungen nach und verpaßte auch nochmals Gesicht- und Handmasken. Denn auch darauf hatten wir Bedacht genommen, daß die weiße Haut in der Dunkelheit eventuell im Widerschein entfernter Lichtquellen aufleuchten und der Posten dadurch auf die sich unter ihm abspielenden Vorgänge aufmerksam werden könnte.

Als wir dann nach der Abendronde einstiegen, um die letzte trennende Erdschicht abzufördern, sahen wir bald, daß uns gar nicht mal mehr soviel Arbeit von der goldenen Freiheit trennte, wie wir ursprünglich noch angenommen hatten. Schon nach kaum dreiviertel Stunden konnten wir alle wieder den Tunnel verlassen, da die Wurzeln der abschließenden Grasdecke vollkommen freigelegt waren.

Da haben dann Kameradenhände die Verschönerungsarbeit an uns vorgenommen, für die wir selbst nicht mehr die hinreichend sichere Hand aufbringen konnten. In unserer Nervosität hatten wir einen derartigen Tatterich, daß wir nicht mehr in der Lage waren, Schere oder Rasiermesser zu handhaben, ohne ein fürchterliches Blutbad anzurichten. Und dann waren wir selbst erstaunt, wie jugendfrisch sich

jetzt manches Gesicht aus dem entstellenden Bart herausschälte und wie anders unsere Köpfe aussahen, nachdem die langen Haare ihre Daseinsberechtigung verloren hatten.

Kaum konnten wir es erwarten, daß die 10-Uhr-15-Ronde das Haus verließ. Es war ja noch viel zu früh, und jede Übereilung konnte uns doch nur schaden, da wir erst nach der 12-Uhr-Ronde die Flucht bewerkstelligen durften. Aber jeder von uns zog sich bereits das vorbereitete Zivil an und hielt sein Proviantpäckchen krampfhaft unterm Arm, als ob es jetzt schon losgehen sollte.

Verstohlen huschten da dunkle Gestalten über die Flure des Hauses, und leise schloß sich die Tür irgendeines Zimmers. Galt es doch, hier noch einem Kameraden, den man hinterm Stacheldraht liebgewonnen hatte, die Hand zu drücken und von jenem noch besondere Aufträge an die Angehörigen in der Heimat in Empfang zu nehmen. Denn wenn es glückte, hätten wir ja unter Umständen schon in zwei oder drei Tagen in Deutschland sein können.

Welche Aussichten, welche Hoffnungen! Daß da ruhige Überlegung vollkommen ausschaltete und nur noch der Impuls arbeitete, wird jeder glauben, der einmal in ähnlicher Situation gewesen ist.

Da ging das verabredete Alarmzeichen durch das Haus. Die 12-Uhr-Ronde nahte. Eilig krochen wir in unsere Betten und zogen die Decke hoch über die Ohren. Eine Ewigkeit deuchte es mich, bis der Engländer endlich an meinem Zimmer anlangte und mit seiner Blendlaterne jedes einzelne Bett ableuchtete. War es Tasache, oder ließ mich der Pulsschlag des Blutes nur so empfinden? Blieb er nicht länger vor meinem Bett stehen und schien sein Blick nicht das Gewebe der Decke zu durchdringen? Um zu sehen, daß ich hier vollkommen angezogen lag, bereit zur Flucht, und nur auf den Augenblick wartete, daß er das Haus verließ? Das Herz klopfte mir in wahnsinnigem Takt bis zum Halse hinauf, und mit stockendem Atem lag ich da und wartete jeden Augenblick darauf, daß er mir die verhüllende Decke herunterriß. Da schloß sich die Tür hinter dem Hinausgehenden mit leisem Klick, und das Brausen des Blutes in meinen

Ohren übertönte seine Schritte auf dem Gang, so daß ich nicht einmal hörte, wie er das nebenanliegende Zimmer betrat. Tür für Tür zählte ich jetzt mit, die er öffnete und schloß, dann passierte er noch einmal an unserer Stube und ging in das obere Stockwerk hinauf, um auch dort zu kontrollieren. Nach einer geraumen Weile kam er langsam mit den ihn begleitenden zwei Posten die Treppe wieder herunter und ging in den West-Wing, um auch dort zu kontrollieren.

Da standen wir Ausreißer, die wir im Hauptgebäude wohnten, bereits alle im ersten Stock fix und fertig, und fieberten auf den Augenblick, daß der Engländer aus dem West-Wing wieder zum Hauptportal zurückkehrte und uns damit die Gewißheit gab, daß alles glatt verlaufen war. Endlich knarrte die schwere Tür, ein Schlüssel drehte sich im Schloß, und schwere Riegel legten sich vor.

Die Flucht

Kaum waren die Engländer aus dem Drahtverhau ausgeschleußt und in ihrer Baracke verschwunden, da hatten wir das Einsteigeluk zum Tunnel auch schon aufgerissen, und den ersten von uns hatte das schwarze Loch bereits verschluckt. Als vierter kroch ich dann nach, immer Fühlung haltend mit den Beinen meines Vordermannes.

Beängstigend drückte die Stille, in der man das Pochen des eigenen Herzens empfand, wie den Schmiedeschlag eines Hammers auf einen helltönenden Ambos. Beklemmend die Dumpfheit der Luft und die tiefe Finsternis. Ab und an verspürte ich die Hand des fünften, der hinter mir herkroch, und mit meinen Füßen Fühlung hielt. Endlos lang schien mir heute die doch altgewohnte Strecke des Tunnels. Lange schon hatte ich jene Felskante passiert, an der ich mir seinerzeit mal die ganze Sitzgelegenheit aufgerissen hatte, auch die Stelle des ersten Durchstoßes nach oben mußte doch schon vorbeisein. Und eben noch hatte ich die Schuhe meines Vordermannes mit der Hand berührt. Da traf mich ein eisigkalter Luftzug von vorn. Und mitten in dem mich umgebenden

Dunkel sah ich plötzlich vor mir einen Fleck, wie die Ahnung eines Lichtes.

Mein Vordermann hatte den Tunnel verlassen.

Vorsichtig kroch ich rasch nach und schob dann Millimeter für Millimeter meinen Kopf aus der Öffnung vor. Da sah ich oben auf der Estrade den Posten, wie er in aller Seelenruhe am Geländer lehnte, sich gerade eine Zigarette in den Mund steckte und die Streichhölzer in der Hosentasche suchte. Seine Knarre stand 4 Meter von ihm weg in friedlicher Ruhe an das Schilderhaus gelehnt.

Einen Augenblick noch zögerte ich. Denn mit dem aufflammenden Zündholz mußte der Mann für Augenblicke so geblendet sein, daß er gar nicht fähig war, zu sehen, was um ihn herum vorging. Da riß er das Zündholz an, und mit einem Sprung war ich draußen und auf und davon. Bald hatte ich den zweiten Stacheldrahtverhau erreicht und leicht die Stelle gefunden, an der die vorangegangenen Kameraden schon durchgeschnitten hatten. Scharf außerhalb des Loches standen sie und erwarteten mich.

Und freudig bewegt schüttelten wir uns gegenseitig die Hände. Wir waren frei!

Um das Zivilzeug, das wir trugen, beim Durchkriechen des Tunnels nicht zu beschmutzen, hatten wir unser altes Tunnelzeug übergestreift gehabt. Rasch war es jetzt heruntergerissen. Um die Schuhe auf den unbekannten Wegen nicht zu sehr zu beschmutzen, zogen wir dicke wollene Socken über, die wir beim Erreichen bewohnter Gegenden leicht wieder abstreifen konnten, so daß es nicht auffallen konnte, daß wir bereits einen langen Marsch hinter uns hatten.

Der Marsch

Jetzt waren wir marschfertig, und hinein ging es in die tiefe Finsternis. Kein Stern am Himmel, der uns leuchtete, kein Führer, der uns den Weg wies. Oft schauten wir zurück zum Lager, das in einsamer Bergeshöhe hell beleuchtet dastand. Und im jubelnden Überschwang der Freude über unsere schwer errungene Freiheit sind wir in die Nacht

hineingewandert, dem Ungewissen entgegen, mit froher Hoffnung und Zuversicht im Herzen.

Und es war doch nur eine kurze Vogelfreiheit, die uns diese Auslösung gab.

Schweigend zogen wir unseren Weg, bergauf und bergab, und mancher Wegweiser, den wir an einer Straßenkreuzung trafen, mag sich gewundert haben über den nächtlichen Besuch, mag erstaunt gewesen sein über die verwegenen Gestalten, die seine Nachtruhe störten und ihm mit der kärglichen Flamme eines bald verlöschenden Streichholzes in das erstaunte Angesicht leuchteten.

Hätten wir nicht unsere wirklich hervorragend durchgearbeiteten Karten gehabt, dann wären wir in dieser unwegsamen Gegend und bei der stockdunklen Nacht niemals zurecht gekommen. Bald mußten wir unsere Hosen bis über die Knie aufkrempeln, damit der spritzende Dreck nicht allzu offensichtliche Spuren auf unseren Anzügen hinterließ. Gesprochen haben wir fast gar nichts. Denn das Tempo, in dem wir ausschreiten mußten, um die vor uns liegende Strecke rechtzeitig zu bewältigen, beanspruchte unsere Kräfte, abgesehen von den anderen Schwierigkeiten, in einem Maße, daß wir sehr ökonomisch sein mußten, um nicht vor dem zu erreichenden Ziel schon schlapp zu werden.

Gegen 6 Uhr morgens endlich kamen wir, nachdem wir schon mehrere kleine Dörfer passiert hatten, im hellen Lichte des erwachenden Tages auf eine gut ausgebaute Landstraße, die uns in weiterem Verfolg ohne jede Komplikation oder Irrungsmöglichkeit zu unserem Ziele, der Bahnstation Ruthin, führen mußte.

In dem klaren Wasser eines sprudelnden Bächleins wurde erst mal rasch Morgentoilette gemacht. Denn als wir uns jetzt bei Tageslicht besahen, merkten wir erst, durch welche unergründlichen Moräste uns unser Weg die Nacht über geführt haben mußte.

Die kurze Rast, die erquickende Wäsche in dem kalten, klaren Bergwasser und ein karger Imbiß hatten uns merklich erfrischt, und mit frohem Mut setzten wir unseren Marsch fort. Bald trafen wir auch auf die ersten Frühaufsteher,

Bauern oder Taglöhner, die ihrer Arbeitstätte zustrebten, und mit frohem „morning" gaben wir, wenn auch mit innerlichem Herzklopfen, den Gegengruß. Und als dann das Landschaftsbild belebter wurde, als vor und hinter uns auf der Landstraße Gestalten auftauchten, die den Weg teilweise auch in unserer eigenen Richtung verfolgten, zogen wir uns unauffällig in zwei Gruppen auf zirka 200 Meter Entfernung auseinander, damit „das Kleeblatt" kein unnötiges Aufsehen hervorrief. Jetzt trat dichter Wald zu beiden Seiten der Straße auf, der uns immerhin angenehmer war, als das offene Feld, das nach keiner Seite hin irgendwie Deckung bot.

Ruthin

Als sich gegen 8 Uhr plötzlich die Bäume vor uns lichteten, lagen die Türme von Ruthin greifbar nahe vor uns, und wir konnten unbesorgt unser Tempo etwas verlangsamen, da wir noch reichlich Zeit bis zum Abgang unseres Zuges hatten.

Noch einmal musterten wir uns gegenseitig mit argwöhnischem Blicke, ob unsere Aufmachung, unser Anzug nichts Auffälliges zeigte, das uns einem prüfenden Auge etwa hätte verdächtig machen können, und dann schlenderten wir langsam in das Städtchen hinein.

Mußte da nicht ausgerechnet gleich vorne an ein Polizist stehen, in eifrigem Gespräch mit einem Briefträger? Eigenartig, wie einem in solcher Situation die Beine rückwärts gehen zu wollen scheinen, während der Verstand weiter nichts denken kann wie: ‚Ruhe, harmlos erscheinen!' Und einen ungemütlich scharfen Blick warfen die beiden auf uns, als wir nun langsam näherkamen. So durchdringend, so forschend, als ob sie uns die Seele umkrempeln wollten. Oder war es nur unser eigenes Gewissen, das uns diese Empfindung oktroyierte?

Und im Vorwärtsschreiten zog ich mein Etui, um mir eine Zigarette anzustecken und dadurch meine besondere Harmlosigkeit zu betonen.

Da stand der Polizist mit einem raschen Sprunge vor uns.

„You are from Dyffryn Aled, where are the other two?"

Unser Blut, glaube ich, war in dem Augenblick Eiswasser geworden. Daß Besonderes vorliegen mußte, sahen wir ohne weiteres. Der Mann hatte hier Sperrposten gestanden. Der erfolgte Ausbruch aus Dyffryn war bereits bekannt, und ein Leugnen somit zwecklos. Blitzschnell war uns die Erkenntnis gekommen.

„Where are the other two?" Uns vier hatte er, und nach zwei weiteren frug er noch. Sollten nach uns nur noch zwei herausgekommen sein? Und sechzehn sollten doch im ganzen ausbrechen? Was war da passiert? Aber unnötig, sich jetzt den Kopf darüber zu zerbrechen. „The game is up", wie der Engländer so treffend sagt, das Spiel war für uns aus.

„We are! But take the iron away. We are German officers!" Denn nun hatte er mit raschem Griff ein paar eiserne Schellen aus der Tasche gezogen und versuchte, uns diese anzulegen. Dabei konstatierten wir lächelnd, daß der Mann so aufgeregt war und derart am ganzen Körper zitterte, daß er nicht einmal den Verschluß der Fesseln öffnen konnte. Als Gegenleistung für sein erfolgloses Bemühen hielt ich ihm mein Zigarettenetui hin. Aber er war so vollständig durchhin, daß er vergeblich herumfingerte, um eine einzelne Zigarette aus dem vollen Etui herauszuangeln. Da griff ich dann kurz entschlossen zu und steckte ihm einen solchen Sargnagel in den Mund und gab ihm auch Feuer dazu.

Nachdem er sich jetzt hinreichend überzeugt hatte, daß wir uns wirklich ganz friedfertig in das Unabänderliche unseres Schicksals ergeben hatten, steckte er seine Fesseln wieder ein und forderte uns auf, mit ihm mitzukommen. Von allen Seiten strömte das Volk, denn wie ein Lauffeuer sprach es sich herum, daß vier gefürchtete „Hun officers" eingefangen wären.

Mit Erstaunen stellte ich fest, daß die Bevölkerung eine beinahe sympathisch zu nennende Haltung uns gegenüber einnahm. Für sie war dieser Ausbruch ein Sportereignis

ersten Ranges, „smart escape", und für sportliche Leistungen hat der Engländer von jeher viel übrig gehabt.

Als offizielle amtliche Begleitung hatten wir bislang nur den Polizisten und den Briefträger. Als wir nun an einem Krämerladen vorbeigingen, mußten wir halten, und unser Polizist trommelte mit beiden Fäusten Generalmarsch auf der offenen Ladentür.

„George, in the name of the king!"

Und George kam angelaufen, beide Hemdsärmel bis an die Achselhöhle aufgekrempelt und die blaue Arbeitsschürze vorm Bauch. Rasch trocknete er sich noch die Hände im Zulaufen von der Heringslauge, in der er gearbeitet hatte, an der Schürze ab, riß diese dann herunter und warf sie einem der Gaffer zu. Dann krempelte er seine Ärmel herunter und setzte sich in Positur, um uns zu begleiten.

Denn er war Feuerwehrhauptmann!

Im Gefängnis angekommen, sollten wir erst in Einzelzellen untergebracht werden. Auf unseren Einspruch hin, daß wir doch keine Verbrecher wären, schloß man uns dann alle vier gemeinsam in einer Zelle ein und schickte uns auch sofort ein Spiel Karten, so daß uns beim Skat mit Strohmann die Zeit wirklich nicht allzu langweilig wurde.

Als dann um 10 Uhr der Polizeigewaltige des Ortes ein kurzes Verhör mit uns vornahm, bat er zum Schluß um die Erlaubnis, den Bürgermeister und einige andere Honoratioren des Städtchens zu uns führen zu dürfen, da es sich diese zur Ehre anrechnen würden, die deutschen Flieger- und Unterseeboots-Offiziere persönlich kennenlernen zu dürfen. Und huldvollst gewährten wir diese Bitte, da wir ja nicht als Kuriosität gezeigt werden sollten. Diese Männer taten vielmehr alles, um uns den kurzen Aufenthalt in ihrer Stadt, trotz der für uns so fatalen Situation, so angenehm wie möglich zu machen. Auch bekamen wir durch den Bürgermeister die besondere Vergünstigung, daß wir zu Mittag nicht mit der gewöhnlichen Gefängniskost vorliebnehmen mußten, sondern uns unser Essen aus dem ersten Hotel der Stadt herüberkommen lassen durften. Und daß da der Bürgermeister selber nach dem Rechten gesehen hatte, merkten wir

an den geradezu erstaunlichen Portionen, die wir erhielten, und die zu bewältigen uns wirklich erhebliche Schwierigkeiten bereitete.

Um 4 Uhr nachmittags hörten wir dann ein Auto vor dem Gefängnis halten, und gleich darauf betrat der Dolmetscher-Offizier unseres Lagers die Zelle. Als er uns sah, blieb er erst mal ziemlich entgeistert stehen und hatte Mühe, die einzelnen von uns wieder zu erkennen. Die abrasierten Bärte, die geänderte Haartracht und die Zivilkleidung hatten uns zu sehr verändert.

Dann machten wir uns zur Rückfahrt in das Lager zurecht. Wer beschreibt aber unser Erstaunen, als wir aus dem Gebäude heraustraten und die unabsehbare Menschenmenge sahen, die uns erwartete. Alle waren gekommen, um diese verteufelten Ausreißer zu sehen. Ja sogar von den umliegenden Landsitzen waren einige Besitzer mit Auto oder Wagen extra deswegen in die Stadt geeilt.

Ein nicht endenwollender Regen von Zigaretten überschüttete uns, als wir dann endlich im Wagen saßen. Und hinter dem Bürgermeister und dem Polizeigewaltigen, die erschienen waren, um uns zu verabschieden, trat schüchtern auch der Polizist hervor, der uns am Morgen verhaftet hatte, und bot jedem von uns zum Andenken eine Zigarette an. Mit vielen „shake hands" und „fare wells" nahmen wir Abschied, und als sich das Auto schließlich in Bewegung setzte, brachte die jubelnde Menge dem verfemten Feinde „three cheers" aus, wie man es sich donnergewaltiger nicht wünschen konnte.

Der Tunneleinbruch

Jetzt erfuhren wir vom Dolmetscher, was im Lager nach unserer Flucht eigentlich vor sich gegangen war. Der Geigenkastenmann war noch nach uns ausgetunnelt und auch noch ein zweiter Offizier, dann ist der Ausgang des Tunnels über dem siebenten, der herauswollte, zusammengebrochen. Das Gepäck, das dieser auf die Reise mitnehmen wollte, ist wohl etwas zu voluminös gewesen, so daß er gegen die bei dem Durcharbeiten durch das Geröll nicht abgesteiften

Wandungen angestoßen und diese dadurch zum Einsturz gebracht hat. Der sechste, der außerhalb des Lagers auf die Kameraden wartete, mit denen zusammen er die Fahrt nach Spanien antreten wollte, hat schließlich nach langem vergeblichen Verweilen gemerkt, daß sich im Tunnel etwas Besonderes ereignet haben mußte, was seine Kameraden zurückhielt, und ist schließlich allein auf die Wanderung gegangen. Da er damit rechnete, daß die ganze Umgegend sofort alarmiert würde, hat er sich ganz in der Nähe des Lagers versteckt und ist erst in der nächsten Nacht weitergewandert. Nachdem er dann nach vielen Mühsalen die atlantische Küste erreicht hatte, mußte er einsehen, daß er allein den vorgefaßten Plan nicht durchführen konnte, und war schließlich nach acht Tagen des Umherirrens gezwungen gewesen, sich selbst den englischen Behörden zu stellen.

Der fünfte Fluchtkandidat war schon um 6 Uhr morgens auf der Bahnstation in Rethel, von wo aus er seine Reise beginnen wollte, von den dort aufgestellten Wachen gefaßt und sofort in das Lager zurückgebracht worden.

Der achte, der im Tunnel Fühlung mit den Beinen seines Vordermannes hatte, wunderte sich, daß dieser plötzlich so gar nicht mehr weiterkriechen wollte. Nach vielen vergeblichen Versuchen, ihn an den Beinen zurückzuziehen und nachdem er merkte, daß diese vollkommen leblos wurden, entschlossen sich die Kameraden im Lager dann um zirka ½5 Uhr morgens, Alarm zu schlagen und die Engländer über die geschehenen Vorgänge zu orientieren. Denn es stand nicht dafür, ein Menschenleben aufs Spiel zu setzen, wenn das Gelingen der Flucht der übrigen keineswegs bisher gewährleistet war.

Während nun eine Abteilung der rasch alarmierten Engländer den Verschütteten von außen her aus dem Tunneleingang ausgrub, nahm der Kommandant zusammen mit dem Dolmetscher und Adjutanten eine Musterung der noch im Hause befindlichen Offiziere vor. Seine Wut soll grenzenlos gewesen sein, als er feststellen mußte, daß sechs Offiziere fehlten. Und in dieser grenzenlosen Wut muß man wohl hauptsächlich den Grund suchen, daß er den eben aus-

gegrabenen, noch vollkommen besinnungslosen Kameraden ohne jegliche ärztliche Assistenz von zwei Soldaten in die Arrestzelle legen ließ, in der nicht einmal eine Pritsche, geschweige denn eine Decke vorhanden war.

Währenddem ging aber auch der Alarmruf über sämtliche Telephonleitungen der Umgegend, und so war es denn kein Wunder, daß man sowohl in Rethel um 6 Uhr, wie auch in Ruthin um ½9 Uhr zum festlichen Empfang der Ausreißer vollkommen gerüstet war. Nur zu Ehrenjungfrauen hatte die Generosität der Engländer nicht ausgereicht.

Wieder im Lager

Als wir dann um zirka 6 Uhr abends mit dem Auto wieder im Lager ankamen, stand J. Winn Sampton, Lieutenant Colonel und Kommandant von Dyffryn Aled, als grollender Napoleon, den er in Gebärde und Haltung trefflich zu kopieren verstand, am Eingangstor des Drahtverhaues. Kaum jedoch hielt das Auto, da machte er „linksum kehrt" und strebte mit Riesenschritten seinen Gemächern zu. Den Ausbruch hatte er uns persönlich übelgenommen.

Die jetzt folgenden Stunden waren wenig angenehm für uns. Denn auch die englischen Soldaten waren in Gewitterstimmung, da ihnen unser geglückter Ausbruch eine bedeutend verschärfte Wachroutine eingebracht hatte. Und was sie jetzt bei der Leibesvisitation mit uns aufstellten, war schon mehr Schamlosigkeit als Perfidie. Nicht ein Stück Zeug blieb heil, sämtliche Futterbesätze wurden herausgerissen und von unserem Schuhwerk die Kappen heruntergeschnitten, teilweise auch Sohlen und Absätze heruntergerissen, um auch dort nach etwa verborgenem Gelde zu suchen. Denn bei uns vieren hatten sie Summa summarum noch nicht einmal drei ganze Schilling bares Geld gefunden, und der Engländer wußte doch ganz genau, daß wir von Ruthin nach London mit der Bahn fahren wollten, und dazu gehörte eine ganze Masse Geld. Doch sein Bemühen war vergeblich. Auch nicht bei einem von uns hat er irgendwelches Geld gefunden, und es ist ihm ein ewiges Rätsel geblieben, wo wir dieses versteckt

hatten. Daß wir noch über bedeutende Mittel verfügten, davon war er überzeugt, doch selbst eine dreitägige Überwachung und Untersuchung unseres Stuhlganges hat keinerlei Belastungsmaterial zutage fördern können.

Nachdem unser Verhör und unsere Untersuchung endlich beendet waren, wurden wir in dem großen Parterrezimmer des West-Wing, dessen Tür ja gerade auf unseren Tunneleingang zuführte, eingesperrt. Auch der andere, bereits wieder eingefangene Ausreißer und der Kamerad, über dem der Tunnel zusammengebrochen war und der sich inzwischen wieder vollkommen erholt hatte, waren dort bereits untergebracht worden. Ein Doppelposten mit aufgepflanztem Seitengewehr stand die ganze Nacht über in der offenen Tür und hat sorgsam unseren nach den vorangegangenen Strapazen außerordentlich tiefen Schlaf bewacht.

Die Höllenmaschine

Am nächsten Morgen waren wir nun Zeuge eines höchst merkwürdigen Vorfalles.

Sämtliche englischen Offiziere unseres Lagers versammelten sich vor dem Eingang unseres Tunnels, und, mit einem großen elektrischen Handscheinwerfer ausgerüstet, kroch der englische Feldwebel, dem es ob seiner Körperfülle wirklich anzuerkennende Schwierigkeiten bereitete, in den Tunnel hinein.

Plötzlich und unvermutet rasch tauchten seine Beine jedoch in der Tunnelöffnung wieder auf, und mit einer merkwürdigen Nervosität konnte er sich gar nicht schnell genug, rückwärts kriechend, durch die Tunnelöffnung wieder hinausschieben. Schreckensbleich stand er dann da und erstattete mit schlotternden Knien eine Meldung, die wir infolge der Entfernung leider nicht hören konnten. Aber auch die englischen Offiziere wiesen plötzlich eine Gesichtsfarbe auf, die alles andere wie rosig zu nennen war und viel eher an eine bestimmte Käsesorte erinnerte.

Und dann kam Bewegung in die Gruppe. Wild hastete alles davon, und in wenigen Augenblicken lagen nicht

weniger als drei Schläuche der Feuerlöschleitung im Einsteigeluk des Tunnels und ließen unter vollem Druck ungeheure Wassermengen hineinströmen.

Fast eine halbe Stunde hat es gedauert, bis das Wasser so hoch stand, daß es unter den Bodendielen hervorzutreten begann. Da erst wurden die Hydranten abgedrosselt und die Schläuche wieder weggenommen. Die Tür zu unserem Zimmer blieb aber von da ab immer geschlossen, so daß wir keine Gelegenheit mehr hatten, zu sehen, was draußen noch alles vor sich ging.

In übermütigster Laune hatte ich seinerzeit mal eine leere Zigarrenkiste hergenommen, auf dieser kleine Holzrädchen befestigt und teilweise auch zur Hälfte in Einschnitte versenkt. Dann hatte ich dünne Drähte um einen Bleistift zu schönen, regelmäßigen Spiralen gedreht. Auch die Spiralen habe ich auf dem Kasten befestigt und dazu noch einige kleine Stäbchen angenagelt, die wie Hebel aussahen. Die Kiste selbst hatte ich zuguterletzt mit Sand gefüllt.

Überschrift: „Eine Höllenmaschine als harmlose Frotzelei!"

Bevor wir dann unsere Flucht bewerkstelligten, hatte ich den Kasten einem vertrauenswürdigen Kameraden, der die Flucht nicht mitmachen wollte, gegeben und ihn gebeten, diesen, nachdem der letzte von uns Ausreißern weg wäre, in den Tunnel hineinzupraktizieren und das Einsteigeluk dichtzulegen.

Und trotz der großen Aufregung, die nach dem Zusammenbruch des Tunnels im Lager selbst unter den Kameraden herrschte, wurde die Pseudo-Höllenmaschine pflichtgemäß in den Tunnel gestellt und das Einsteigeluk dann zugedeckt.

Nur zu gerne hätten wir die Gesichter der Engländer gesehen, als sie später, nachdem das Wasser aus dem Tunnel abgelaufen war, diesen Kasten herausholten und endlich gewahr geworden sind, wie fürchterlich wir sie reingelegt hatten. Segenswünsche werden sie ja keinesfalls damals auf uns gesprochen haben.

Nachwort

Daß wir unsern Zweck, nach Deutschland zurückzukehren, erreicht hätten, möchte ich heute bei ruhiger Überlegung bezweifeln. Die Lage Englands als Insel war auch in diesem Falle sein natürlichster Schutz, und die Sperrmaßnahmen in den Häfen stellten ein so unüberwindliches Hindernis dar, daß es eben nur ganz wenigen Glücklichen gelingen konnte, durchzukommen.

Aber etwas haben wir doch mit solchen Unternehmungen erreicht. Noch bis tief in den Frieden hinein mußte der Engländer für uns Wehr- und Waffenlose ein Truppenkontingent unterhalten, das in gar keinem Verhältnis zu unserer Anzahl stand.

Immer wieder haben deutsche Männer dem Feinde den Beweis geliefert, daß alles Martyrium der Gefangenschaft, alle Entbehrungen und Härten, mit denen uns unsere Peiniger schikanierten, nicht vermochten, das Wollen einzudämmen und den unbezähmbaren Drang freigeborener Männer, die ihrer unwürdigen Fesseln mit den bescheidenen Mitteln, die dem Kriegsgefangenen zur Verfügung standen, abzuschütteln.

Deutsche Männer waren es, die Jahr und Tag draußen gestanden hatten im Felde, die in vorderster Linie gekämpft hatten mit dem Feind und sich eingesetzt hatten mit Leib und Blut und ihre Pflicht getan, wo immer der Befehl sie hingestellt hatte. Denen nichts erspart geblieben war in diesem beispiellosen blutigen Ringen gegen einen übermächtigen Feind, keine Entbehrung und keine Schrecknisse in diesem übergewaltigen Morden und Brennen. Deutsche Männer, die es in der abgeschlossenen und einschläfernden Ruhe aufgezwungener Untätigkeit hinter Stacheldraht nicht hielt und immer wieder hinauszog, koste es was es wolle, um noch einmal ihr Alles einsetzen zu können für ihr geliebtes Vaterland, für die heilige Sache, für die schon hundert-

tausende ihrer Kameraden ihr junges Leben hatten lassen müssen.

Auch diese stille, ungesehene Arbeit, die so mancher dort draußen in harter Gefangenschaft geleistet hat, gehört mit in die Reihe duldenden Heldentums, verdient mitgenannt zu werden, wenn wir derer gedenken, die für ihr Vaterland ihr bestes Können hingegeben haben.

Bilderverzeichnis


EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU
1 0100 00589019 5